AUTOBUS

ROK III ZESZYT 3 CENA 2.00 ZŁ.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych
R. P.
WARSZAWA — MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13
TELEFON 8-88-20
BIURO CZYNNE OD GODZINY 9-ej DO 18-ej.

TREŚĆ NUMERU:

Jan Wroczyński. Ku rozwadze.
U progu nowej ery.
Eugenjusz Leliwa. Zagadnienie dworców autobusowych na tle istniejących przepisów.
W. D. B. O obowiązkowem ubezpieczeniu od wypadków pracowników przedsiębiorstw autobusowych.
Wyjaśnienie co do ustawy koncesyjnej samochodowej.
Dział ubezpieczeniowy.
Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 26 czerwca 1933 r.
Ustawa z dn. 3 lutego 31 r. o Państwowym Funduszu Drogowym.
Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Skarbu.

Redaktor: **Jan Wroczyński.**
Wydawca: **Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.**

Przedpłata: zł.	**Biuro Redakcji i Administracji:**	Ceny
półrocznie . . . . 6.—	WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13	ogłoszeń
rocznie . . . . 12.—	Telefon 8-88-20	podaje
Za zmianę adresu (znaczkami	Godziny urzędowania od 9 do 18	Administracja
pocztowemi) . . . . . . —.75	Konto czekowe P. K. O. 11854.	na żądanie.

AUTOBUS

DWUMIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P

ZESZYT 3 MAJ — CZERWIEC ROK III

Jan Wroczyński

Ku rozwadze

Zaledwie trzeci rok istnienia przeszedł dla naszej organizacji, a zadania jakie miał przed sobą Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., oraz środki, jakiemi rozporządzał — stwarzały we wzajemnem ustosunkowaniu nieprawdopodobne dysproporcje, które swoją rozpiętością paraliżowało jakąkolwiek szerszą akcję.

W nawale codziennych kłopotów przedsiębiorstw autobusowych, myśl stworzenia wzajemnej organizacji była narazona w swoim rozwoju na ciągłe różnego rodzaju przeszkody.

Egoizm i krótkowzroczność większych i mniejszych przedsiębiorstw, nierozumiejących właściwego celu wspólnego stowarzyszenia, płytka demagogja i chęć czerpania doraźnie rozumianych zysków z ledwo powstającej organizacji różnych „działaczy", jacy przewijali się między nami — oto niedawny jeszcze obraz naszego wewnętrznego życia.

Brak ponadto jaknajprymitywniejszego wzajemnego zaufania i lojalności stwarzało dla ludzi dobrej woli, których bezsprzecznie jest stosunkowo między nami spora garstka, sytuację nie do pozazdroszczenia.

Jednak z większemi, lub mniejszemi stratami doszliśmy do powołania w całej Polsce Związków Wojewódzkich Przedsiębiorstw Autobusowych, które są zasadniczemi punktami oparcia w działalności Związku Związków.

Niestety, nie wszystkie jeszcze stoją one na wysokości zadania, brak środków finansowych uniemożliwia w dużym stopniu ich stabilizację.

W tych warunkach Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. przechodził w sobie wszystkie te choroby, coprawda w skrócie perspektywicznym, jako refleks układu lokalnych stosunków.

Warunki życiowe, ciosy, jakie spadały raz po raz na tę gałąź przemysłu, stwarzały wiązadła międzyorganizacyjne, na których musieliśmy się opierać w swej pracy.

Staraliśmy się przekształcać je na czynniki dodatnie, choćby dla rozbudowy solidarności i zrozumienia wspólnoty interesów.

Takim klasycznym przykładem było wprowadzenie przymusu ubezpieczenia dla pojazdów mechanicznych.

Dzięki umiejętnie prowadzonej akcji przez Związek Związków udało się nam obniżyć w sposób wydatny stawki ubezpieczeniowe, usuwając zbędne pośrednictwo, a ponadto zdobyć pewne środki finansowe dla umocnienia naszego Związku.

W walce coprawda bardzo krótkiej, lecz prowadzonej w sposób niezmiernie ostry, uwydatniły się nam warunki, w jakich pracujemy, oraz wartość ludzi i poziom naszych organizacyj lokalnych.

Ponieśliśmy straty, zresztą jak w każdej walce, lecz poza jednym jedynym Związkiem, a mianowicie Białostockim, wszystkie solidarnie stanęły w myśl wskazań Związku Związków a opartych na Uchwałach Zjazdowych, dając nieprzeciętny obraz zrozumienia interesów zbiorowości.

W akcji urentownienia naszych przedsiębiorstw przez pomijanie, względnie obniżanie kosztów pośrednictwa, szukamy nowych rozwiązań a to drogą centralizacji zakupów artykułów masowo przez nas zakupywanych.

Z tego odcinka pracy, jaki się wyłonił w wirze walki już nie ustąpimy.

Ci, którzy są między nami z zawodu kupcami, muszą się stać czołowemi działaczami, naszej akcji spółdzielczej, gdzie muszą szukać tak zadowolenia społecznego jak i ewentualnych korzyści materjalnych.

Akcja ta rozwinie bowiem wśród nas zmysł interesu zbiorowego, oczyści atmosferę, od wpływów postronnych, dla których nasz wewnętrzny rozwój stwarza dla nich dopiero dogodne „żerowisko".

Praca ta jednak wewnętrzno-organizacyjna musi być obliczona nie na rok lub dwa, lecz na szereg lat. Wytrwałością tylko zdobędziemy lepsze jutro.

W każdym razie o ile chcemy utrzymać przy życiu przedsiębiorstwa, składające się z kilku względnie kilkunastu pojazdów, to musimy stworzyć silną organizację, którąby potrafiła poszczególne sprzeczności przekuwać na pozytywne przesłanki.

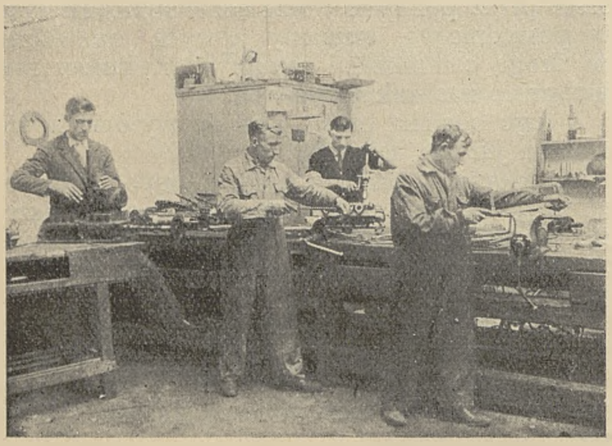
Do wiru bezmyślnej i głupiej walki konkurencyjnej, gdy zapoznawało się w sposób wybitnie krótkowzroczny kardynalne podstawy, racjonalnej eksploatacji i właściwie zorganizowanej sieci trakcyjnej, tak niezbędnej dla Społeczeństwa, już nie wrócimy nigdy.

Musimy na dobro Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. zaliczyć to, że siły, które do niedawna były zużywane jedynie na wzajemną zaciekłą walkę, potrafiliśmy skierować dla twórczej pracy dla Państwa.



Same ustawowe środki niezbędnej przemiany dzisiejszego anarchicznego ustroju przedsiębiorstw autobusowych nie dokonają, o ile nie znajdą pokrycia i zrozumienia z naszej strony.

Apel Związku Związków, który przewija się w Uchwałach trzech Zjazdów, dążący do uporządkowania naszych stosunków drogą systemu koncesyjnego, miał na celu poza ukróceniem wyżej omawianej bezmyślnej walki konkurencyjnej, nieopartej na jakichkolwiek zdrowych podstawach usprawnienia komunikacji, pobudzenie pp. przedsiębiorców do akcji scaleniowej ich przedsiębiorstw.



Musimy się zdobyć na ograniczenie naszych indywidualistycznych zachceń, o ile chcemy z pożytkiem pracować na tym polu.

Typ i rodzaj naszych przedsiębiorstw wymaga bowiem między nami silnej dyscypliny organizacyjnej, o ile chcemy, by komunikacja autobusowa nabrała charakteru użyteczności publicznej.

Racjonalnie zbudowana zbiorowym wysiłkiem sieć dworców autobusowych, oto co poza akcję koncentrancyjną samych przedsiębiorstw jest czołowym założeniem naszej pracy.

Związki Wojewódzkie Przedsiębiorstw Autobusowych muszą dokonać tej pracy, stwarzając między przedsiębiorcami platformę wspólnego porozumienia dla zbiorowego wystąpienia o koncesję na linji względnie na sieci linji.

Niestety do dzisiaj mamy nikłe rezultaty naszej akcji, poza sporadycznemi wypadkami jak np. sp. z ogr. odp. „Samochód" na szlaku Łódź-Tomaszów.

Z zdjęć, które umieszczamy widać wzrokowo korzyści, sprawniejszego wykorzystania taboru, stworzenia odpowiedniego garażu i warsztatów reperacyjnych, jednem słowem to wszystko, co nadaje przedsiębiorstwu charakter komunikacyjny, a nie przewoźniczy.

O ile w ciągu okresu dwuletniego tego przedsiębiorstwa mamy już takie wyniki, mimo bardzo ciężkich warunków eksploatacyjnych, to zastanówmy się, jak piękne moglibyśmy mieć rezultaty, gdyby na wzór tego przedsiębiorstwa udałoby się nam zjednoczyć wszędzie w podobny sposób przedsiębiorstwa autobusowe.

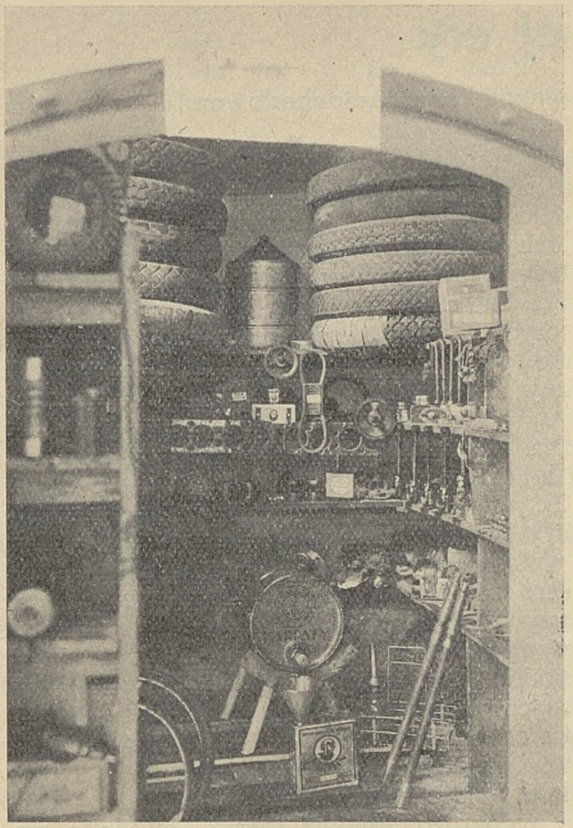


Ostatnie zarządzenie Ministerstwa Komunikacji, bonifikujące na skutek starań Związku Związków poważne zaległości z tytułu Państwowego Funduszu Drogowego, odciążyło w sposób wydatni depresję w jakiej się znajdowały dzisiejsze przedsiębiorstwa, umożliwiając im akcję porozumiewawczą.

Niema bowiem tego ciągłego widma licytacji.

Bezsprzecznie, przedsiębiorstwa, nieposiadające zaległości podatkowych, mające tabor spłacony, którego stan techniczny pozwala na dalszą eksploatację, mają możność wystąpienia zbioro-





wego o koncesję, zwiększając sobie w ten sposób szanse jej uzyskania.

Wozy stare w miarę zużycia będą mogły być zastępowane wozami nowemi ustalonych typów przez Władze.

W ten sposób kapitał, jaki został wydatkowany na zakup tych wozów będzie zużytkowany całkowicie, a więc właściwie i zgodnie z ogólnemi interesami tak Państwa, jak i Społeczeństwa.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że masowy charakter zakupu nowych wozów w obecnej chwili przed całkowitym zużyciem posiadanego taboru, był bardzo szkodliwy przedewszystkiem dla bilansu płatniczego Państwa, powodując zbędny wypływ pieniędzy poza granice kraju.

Wiemy zaś, jak wielkie ofiary ponosi nasze Państwo i Społeczeństwo dla obrony bilansu płatniczego.

Dlatego też rozważne zaopatrywanie się w nowe wozy, w miarę zużycia się starych, oraz dostosowywanie się tych nowych do naszych warunków drogowych, jak i ich ceny do możliwości płatniczych naszych przedsiębiorstw, musi być naszą dewizą — od której nie wolno nam odstąpić za żadną cenę.

Zastanówmy się bowiem, czy idzie nam tylko o dostanie za wszelką cenę koncesję, czy też o możność spokojnego prowadzenia naszych przedsiębiorstw zgodnie z interesami ogółu, jak i swoimi?

Niestety pewne firmy samochodowe, wychodząc z ściśle egoistycznych swoich interesów w sposób krótkowzroczny i lekkomyślny chcą zdyskwalifikować jaknajszybciej będący w eksploatacji tabor, niszcząc do reszty podstawy finansowe dzisiejszych przedsiębiorstw, nie dając ze swej strony dostatecznej gwarancji dla oferowanego swego produktu.

To też jesteśmy głęboko przekonani, że Ministerstwo Komunikacji, które ma na oku ogólne interesy Państwa i Społeczeństwa zechce rozważnie wniknąć w naszą sytuację, dając nam słuszną ochronę przed niebezpieczeństwami, jakie mogą na tym tle wyniknąć.

Zrujnowanie przedsiębiorstw autobusowych t. j. zrujnowanie pewnej części gospodarki narodowej, to zniszczenia płatnika, który bądź co bądź dał pewne wpływy na Fundusz Drogowy i t. p.

Pojawiają się coprawda na widnokręgu spółki akcyjne, a szczególnie uzewnętrznia się pewna grupa ludzi, których apetyty z dnia na dzień wzrastają, którzyby chcieli z systemu koncesyjnego stworzyć dla siebie nowe źródło „cichych radości". Bowiem dokładniejsze przyjrzenie się tej imprezie i specyficznemu charakterowi pięknie ubranych szyldów, wskazuje, że więcej jest tu „chęci" uzyskania koncesji, niż racjonalnie prowadzonej akcji, opartej na znajomości fachu i posiadanym kapitale, a nie jedynie na dość trudnym do oceny „kredycie".

Zwalczając niezdrowo postawione dzisiejsze przedsiębiorstwa autobusowe, chcemy i dążymy w sposób objektywny i rzeczowy do naprawy.

Chcemy stworzyć uczciwie pracujące przedsiębiorstwa i uczciwych płatników dla własnego Państwa.

Przedsiębiorstwa nasze nie są i nie mogą być obliczane na wielkie zyski, by móc wypłacać po 500.— zł. za jedno posiedzenie Rady Nadzorczej, a 300.— zł. za posiedzenie Zarządu.

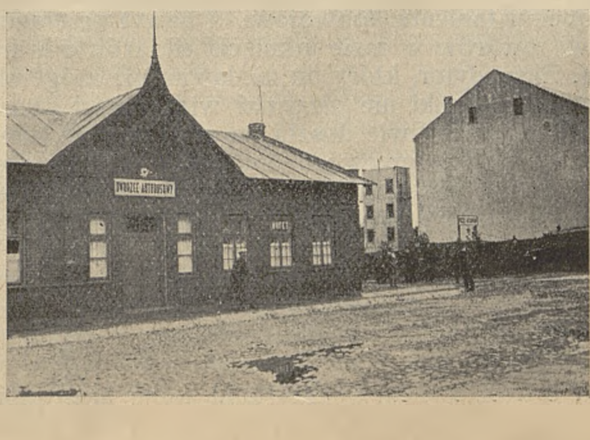
Chyba, że będzie się brało pożyczki np. z Funduszu Pracy, by jej nie spłacać.

Lecz na to przyznajemy się, że nas nie stać, ani pod względem materjalnym, jeśli idzie o wpływy, by takie pożyczki dostać, ani też pod względem moralnym, by o takie pożyczki się ubiegać.

Po dłuższych studjach dochodzimy do przekonania, że najracjonalniejszą formą organizacyjną byłyby spółki pracy, znane w ustawodawstwie rosyjskiem pod nazwą „arteli".

W najbliższym numerze „Autobusu" o tem zagadnieniu szerzej pomówimy.

Sądzimy bowiem, że w przedsiębiorstwach naszych znaczniejszą rolę odegra nietyle kapitał, ile praca, nieograniczona jakimikolwiek zakazami ustawowymi, lecz której natężenie wypływać musi z interesów Państwa i Społeczeństwa, które winno mieć zapewnione odpowiednie środki komunikacyjne dla rozwoju naszego gospodarczego życia.



U progu nowej ery

(Uwagi dotyczące rozwoju przewozów ciężarówkami samochodowemi)

Polska wstępuje w okres gospodarki komunikacyjnej, w której coraz wybitniej wysuwa się działalność pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do *przewozu towarów*.

Przesilenie gospodarcze, które tak wydatnie zaciążyło na ilostanie autobusów i samochodów prywatnych, stosunkowo mniej odbiło się na ciężarówkach i to przeważnie tylko na ciężarówkach prywatnych (fabrycznych, niezarobkowych). Przewóz *ciężarówkami zarobkowych przedsiębiorstw* natomiast rośnie z dniem każdym i rozszerza swój zakres działania. Używane w tym celu ciężarówki zyskują na tonażu, utrwalają się na pewnych szlakach, podnoszą stale poziom i wartość świadczeń, zyskując w opinji kupiectwa coraz większe uznanie.

Możność indywidualnego kształtowania ceny przewozu, bez potrzeby liczenia się z innemi kosztami inwestycyjnemi i amortyzacyjnemi jak tylko taborowemi, umożliwiła przedsiębiorstwom zarobkowym dopasować ceny do obniżonych konjunktur kryzysowych, co zbiedzone kupiectwo potrafiło ocenić, pomijając inne zasadnicze korzyści z szybkiego, bezpośredniego, bezprzeładunkowego i niepodlegającego opłatom miejskim oraz systematycznej kontroli skarbowej przewozu ciężarówkowego.

Szczególne zainteresowanie wzbudził przewóz ciężarówkami zarobkowemi *u ekspedytorów*, którzy chociaż sami nie mają jeszcze nieraz odwagi zakupywać ciężarówek, jednakże skrzętnie wykorzystują każdą okazję taniego przewozu zapomocą ciężarówek i nie dopuszczają by ciężarówki wracały próżne do miejsc pierwotnego nadania. Przełamaną została ostatecznie niewiara ekspedytorów w tą komunikację, opierająca się na do niedawna dość pospolitej opinji, iż polskie ciężarówki zarobkowe przewożą w sposób bardzo niepewny, że rozbijają się po drogach, niszczą towar bez możności odszkodowania i narażone są na kradzieże. Wprawdzie i dzisiaj jeszcze dużo kłopotów sprawia ekspedytorowi nadanie i odebranie przesyłek samochodowych, głównie dzięki temu, iż ekspedycja samochodowa nie zna miejsca dnia i pory pracy i jak się zdarzy odbywa się w najuroczystsze święta a niejednokrotnie i po północy, zato jednak bezpieczeństwo przewozu znacznie wzrosło, dzięki ubezpieczaniu towarów, urządzonemu taniemu konwojowi, a nawet przeładunkowi towarów w razie utknięcia ciężarówki w drodze. Ekspedytor, który do niedawna nie mógł oka zmrużyć, dopóki nie otrzymał wiadomości, iż ciężarówka szczęśliwie doszła na miejsce i że zatem ryzyko taniego przewozu opłaciło się, coraz chętniej wykorzystuje nowy środek przewozu, który daje się łatwo opanować w takich rozmiarach, które są potrzebne i finansowo dostępne.

Oporniej idzie sprawa z rozwojem *przewozu prywatnego* (niezarobkowego) zapomocą ciężarówek. Szczególne korzyści osiągają z użycia tego rodzaju samochody warsztatów, rozwożące towar o kosztownem opakowaniu, który musi pilnie wrócić, albo cenną drobnicę, której nadanie w inny sposób (furmanki, kolej, najęte samochody) nie opłaciłoby się, a przytem których zbyt wymaga reklamowania po całej prowincji. Są to samochody fabryk cukierniczych, browarów, wody mineralnej, tłuszczów roślinnych, cykorji, spółdzielni rolniczych. Niezwykle spotęgowany przewóz furmankowy, po cenach nienotowanych nigdy i wywołany zbiednieniem rolników — uniemożliwia rozwój tego rodzaju przewozu samochodowego i dokonana motoryzacja cofnęła się tu w ostatnich latach, zwłaszcza w relacjach bliższych.

Ze względów oszczędnościowych fabryki pozwijały swoją aparaturę samochodową, wynajmując w to miejsce usługi przewoźników konnych. Dopiero ożywienie produkcji może przyczynić się do przywrócenia znaków rejestracyjnych dla wielu spoczywających dziś w garażach fabrycznych, samochodów ciężarowych. Poza rozwózką bardzo drobnych partyj lub bardzo taniego towaru, rozwózka zapomocą ciężarówki kształtować się może zawsze ekonomiczniej od rozwózki konnej, ze względu na możność spełnienia kilkakroć większej pracy w bardzo prędkim czasie. Rozchodzi się tu jednak o pewną znaczniejszą jednorazową inwestycję taborową, garażową i warsztatową i odpowiednie tempo potrzeb przewozowych, ażeby korzyści te mogły się uwydatnić.

W obecnej sytuacji brak rozwiniętego przewozu niezarobkowego zastępuje przewóz zarobkowy, który daleko mniejszą ilością pojazdów zaspokoić może wymagania, chociaż dzięki temu pojazdy używane do tego rodzaju przewozów ulegają szybszemu zniszczeniu. Zarobkujący przedsiębiorca samochodowy wykazuje większą odporność na konjunktury, gdyż istnienie przedsiębiorstwa jest jedynem źródłem jego życia, podczas gdy warsztat uważa zwinięcie własnego pojazdu za oszczędność, ułatwiającą mu przetrwanie przesilenia.

Po przeminionej dobrej konjunkturze na autobusy zamiejscowe nadchodzi jak się zdaje czas na szybki rozwój przewozów ciężarówkowych. Sprawa ta w szczególniejszy sposób interesuje: kupiectwo jako konsumentów, koleje jako konkurenta i obronę kraju.

Po rozwoju przewozów ciężarówkowych *kupiectwo* spodziewać się może szeregu udogodnień natury ekonomicznej. W pierwszym rzędzie chodzi o samochód jako środek *dowozu* do innych środków przewozowych i środek rozwózki lokalnej. W porównaniu z konnym zaprzęgiem przedstawia tu samochód olbrzymią energję przewozową, mieszczącą się w małych rozmiarach pojazdu, posiadającą wielką wytrzymałość na zmiany klimatyczne, udźwig 4—15 razy lepszy od konnego, szybkość 4—10 razy większą od konnej, ogromną łatwość pokonywania różnic pionowych, prostotę w utrzymaniu i kierowaniu. Zimny motor nie wymaga utrzymywania podczas stanu nieczynnego. Przy intensywnem użyciu przewóz samochodem staje się nawet znacznie tańszym od

konnego, zapewniając szybszą dostawę o wiele znaczniejszych ciężarów niż to można było uskutecznić końmi. Samochód wniósł tu zatem nowe wartości o wiele przewyższające wartość przewozów konnych i ogromna jego przewaga techniczna pod tym względem nie ma granic, tak iż słusznie należy się spodziewać stałego choć powolnego procesu rugowania przewozów konnych w ruchu lokalnym i dowozie. Granicę tego procesu nakreślają jedynie względy ekonomiki. Samochód przestaje się bowiem opłacać wówczas, gdy rozwózka nie jest pilną, lub dotyczy zbyt małych partyj odwożonych do niewielu klientów i towarów zbyt mało wartościowych. Toteż przewóz konny całkowicie nigdy wymrzeć nie może. Tembardziej niema mowy o wytępieniu koni na wsi, gdzie są one niezbędne do pracy na roli lub współpracy wespół z motorami.

W ruchu odległym przynosi samochód kupiectwu również nieocenione korzyści. Już samo złamanie monopolu kolejowego przedstawia się jako okoliczność bardzo dobra, gdyż pozwala kupcowi na wybór środka przewozu, na stawianie warunków obydwom pr. ewoźnikom, na wyciąganie korzyści z konkurencji w zakresie cen i warunków przewozowych. Kolej z dyktatora warunków i cen, przewozu, stać się musi prędzej czy później również kupcem jak jest nim samochodowe przedsiębiorstwo. Musi więcej stosować się do życzeń i wymagań handlowych kupiectwa. Konkurencja przewozowa dotyczy wprawdzie tylko ograniczonej części towarów cennych i mniejszych partyj przewozowych, bowiem samochodowy przewóz jest w gruncie rzeczy droższym od kolejowego dla ogółu towarów, to przecież szereg korzyści, które daje samochód, jako środek przewozu na wskroś kupieckiego, kwestjonuje poważnie posługiwanie się aparatem kolejowym. Przedewszystkiem chodzi tu o bezpośredniość i bezprzeładunkowość przewozu, przez co oszczędza się uszkodzenia towaru i kosztów, dalej chodzi o indywidualność przewozu w miejsce zbiorczego przewozu koleją, przez co oszczędza się straty czasu na sortowania, formalistyki, magazynowanie. Taryfa samochodowa jest nadzwyczaj giętka, obsługa pozbawiona wszelkiej schematyczności, odszkodowania płacone niezwłocznie, udzielany chętnie kredyt przewozowy.

Nic dziwnego, iż uświadomione kupiectwo, zorganizowane w związkach i reprezentacjach, pojęło to ogromne znaczenie nowego środka przewozowego i udziela mu poparcia na różne sposoby, o czem świadczą liczne źródłowe ankiety i opracowania, uchwały kongresów i walka o prawa branży samochodowej prowadzona na terenie ustawodawstwa.

Drugim klientem samochodu, mocno zainteresowanym sprawą motoryzacji są czynniki, którym powierzono bezpieczeństwo publiczne i obronę kraju. Pomijając ogromne korzyści samochodu przy wykonywaniu służby policji państwowej, ogniowej, w szpitalnictwie, służbie defekacyjnej— należy w pierwszym rzędzie wymienić wielkie wartości samochodu dla obrony kraju. W grę wchodzi tu przedewszystkiem ciężarówka, jako stosunkowo najbardziej pojemna, zdolna do wzięcia na pudło większych objektów i ciężarów, wytrzymalsza i mocniejsza. W przeciwieństwie do kolei ciężarówka jest wszędobylską, dotrzeć może nieomal wszędzie, gdzie istnieje choćby tylko bardzo prymitywna droga i most. Powtóre ciężarówka nie jest zależna od nienagannego stanu danej drogi, jak to się dzieje na kolei, gdzie zniszczenie choćby jednej szyny, lub przewodu sygnalizacyjnego powoduje zatrzymanie całkowitego ruchu. Uszkodzenia zatem dokonane czy to przez artylerję, czy lotnictwo na drodze kołowej nie mogą być ani w części w swych skutkach porównywane z uszkodzeniami torowiska kolejowego. Ciężarówka łatwo ominie dziury, wyrwy i przeszkody. Wreszcie ciężarówki łatwiej przerzucać z miejsca na miejsce niż ciężkie składy pociągowe, których bez stacyj i torowisk mijankowych wogóle z miejsca poruszyć niesposób. Te zalety ciężarówki czynią ją dobrym środkiem taktycznym i podwózkowym. Kolei pozostaje masowy dowóz na etapach. Ograniczając nasze wywody choćby tylko do tego rodzaju samochodów — możemy łatwo pojąć jak bardzo zależeć musi powołanym do obrony kraju czynnikom na szerzeniu motoryzacji w tym zakresie. Prywatny tabor samochodowy zostałby w razie wojny zużyty do celów obrony krajowej, a im będzie liczniejszy, lepszy i pojemniejszy oraz bardziej typowy i jednolity, tem korzyści jego dla celów bojowych będą wyrazistsze.

Pozostaje nam jeszcze pokrótce rozważyć zainteresowania trzeciego czynnika, poważnie zajmującego się kwestją motoryzacji. Wspomnieliśmy już o nim omawiając poglądy kupiectwa. Jest nim zaatakowana przez samochód kolej, która równocześnie zyskała w samochodzie i przyjaciela i wroga. Trudno bowiem wymyślić lepszy środek dowozu do kolei i uzupełnienia kolei jak samochód, a przecież z drugiej strony, dzięki różnym zaletom samochód skutecznie odbiera również kolei część jej przewozów, zwłaszcza w drobnicowym ruchu towarowym, gdzie ogromne znaczenie ma sprawa przeładunku, ceny przewozu, szybkości i bezpośredniości dostawy. Różne właściwości kolei i samochodu, w zestawieniu ostatecznem wiodą do ustalenia trzech zasadniczych cech naturalnych obydwu środków przewozowych: 1) kolej stanowi organizację jednolitą szlaków i taboru o wielkiej inwestycji kapitałowej — samochód jest inwestycją indywidualną, niewielką i głównie taborową, gdyż urządzenia drogowe i garażowe tworzone są poza przedsiębiorstwami; 2) kolej daje przewozy fragmentaryczne i funkcjonuje jako aparat przewozu zbiorczego, samochód daje przewozy indywidualne i bezpośrednie; 3) kolej przydatna jest głównie przy transportach masowych, a samochód głównie przy transportach małych partyj lokalnych.

Te zasadnicze cechy ulegają jednak w życiu znacznym zmianom, a to głównie dzięki odmiennej strukturze organizacji oraz norm prawnych utworzonych dla obydwu środków przewozowych t. j. dla zorganizowanej kolei i indywidualnej ciężarówki. Na nierówność praw i obowiązków przewozowych powołują się tak sfery kolejowe jak i samochodowe.

Trudno się dziwić kolejom, przyzwyczajonym do długotrwałego monopolu przewozowego, iż narzekają na różne ciężary, które teraz wydają im

się dopiero dokuczliwemi i które chciałyby strącić także na samochody. Należą tutaj: obowiązek przewozu bez wyboru towaru, obowiązek regularności przewozu, obowiązek stosowania taryf narzuconych przez państwową politykę gospodarczą ze znacznem wygórowaniem niektórych stawek, aby módz z tego pokryć wydatki przy transportach zbyt nisko opłacanych, obowiązki ulg i świadczeń różnego rodzaju, jawność taryf i zakaz umów odrębnych, obowiązki humanitarne, socjalne, emerytalne, kontrolne, podatkowe.

Niemniej jednak słuszność stoi po stronie sfer samochodowych, gdy wskazują na to, iż ogromne inwestycje kolejowe dokonywane były z majątku ogólnonarodowego i teraz drogi samochodowe powinny powstawać również z takiego kapitału; koleje zaś powinny wyjść z roli znamionującej wszelkie cechy urzędu przewozowego i przejść do działalności o charakterze kupieckim, bardziej indywidualnej, pozbawionej przerostu wydatków personalnych, schematyki, skrępowań i utrudnień.

Przed polityką komunikacyjną państwa stoi ważny problem, szczególnie zaostrzający się na terenie przewozu towarów, którzy na kolei zorganizowany jest znacznie gorzej od przewozu osobowego. Motoryzację w tym zakresie tego przewozu należy rozbudować możliwie szybko i sprawnie. Z drugiej jednak strony niepodobna czynić tego chaotycznie i bez koordynacji z przewozem towarowym kolei. Wytyczną pod tym względem stanowić musi jaknajlepiej pojęty interes obopólny, który nie krępowałby ekspansji młodego samochodu, lecz z drugiej strony dopasował kolej do nowej sytuacji. Główna tedy akcja przeprowadzona być musi przez stałe usprawnianie gospodarki i organizacji kolejowej, która musi iść w parze z prawidłowem organizowaniem przewozów samochodowych. Oględnie stosowany system koncesyjny i system podatku drogowego musi mieć swoje odpowiedniki w skomercjalizowaniu ustroju i gospodarki kolejowej. W ruchu towarowym kolei idzie tu o przyspieszenie przewozu towarowego, jego częstotliwość, uproszczenie odprawy, sortowania, formalistyk, konstrukcję odpowiedniego typu wagonów, reforma taryf w kierunku zbliżenia ku kosztom własnym, indywidualizacja taryf, odrzucenie różnych rygorów. Osobny ważny dział stanowi organizacja akwizycyjno-dowozowa, która by umożliwiła kolei dojście do domu kupca, podobnie jak samochodowi. Organizacja taka jest tem charakterystyczniejszą, iż tu właśnie nastąpiłoby silne zużycie samochodów do pracy dowozowej, a więc użycie samochodu i przedsiębiorcy samochodowego jako przyjaciela kolei.

Na pocieszenie tym wszystkim pesymistom, którzy w walce konkurencyjnej widzą zatracanie majątku kolejowego, należy podnieść iż w krajach o silnie postępującej motoryzacji równie silnie wzrasta odporność i zaradność kolei, która podnosi się coraz bardziej do zadań komercjalnych i choć ma kłopoty finansowe, wywołane ubytkiem przewozu oraz potrzebą inwestycyj usprawniających przewozy, pracuje z wydajnością znacznie zwiększoną.

Aby motoryzacji tak zarobkowej jak i prywatnej nadać właściwy kierunek i umocnić ją we właściwym zakresie działania, trzeba popierać obcą jej dotychczas ideę koncentracji tak w poszczególnych przedsięwzięciach jak i w zakresie zrzeszania się zawodowego.

Wytworzy to odpowiednio reprezentowaną, poważaną i odpowiedzialną branżę, której łatwiej będzie znaleźć poparcie w zakresie słusznych postulatów, z korzyścią dla zrzeszonych, dla kupiectwa i nawet dla konkurującej kolei i której łatwiej przyjdzie się porozumieć z zorganizowanym przeciwnikiem czy też pomocnikiem.

W tym duchu za bardzo pożądaną i chwalebną uznać trzeba akcję organizacyjną ciężarówek zarobkowych podjętą przez Związek Związków Przedsiębiorstw Autobusowych, które wcześniej ocenić potrafiły korzyści organizacji.

Eugenjusz Leliwa

Zagadnienie dworców autobusowych na tle istniejących przepisów

Konieczności istnienia dworców w komunikacji autobusowej — zdawałoby się, że nie potrzeba uzasadniać. Przecież nikt nie mógłby sobie wyobrazić ruchu kolejowego, ba nawet komunikacji lotniczej, bez dworców kolejowych czy lotniczych. I napewno przeciętny maturzysta zdziwiłby się bardzo, a może nawet i obraził, gdyby mu na egzaminie dojrzałości dano pracę, na temat: konieczność istnienia dworców kolejowych. Takżeśmy się zżyli z organizacją kolejnictwa, że dla nas pojęcie „kolej“ jest prawie jednoznaczne z pojęciem „dworzec kolejowy“. Przecież dla wielu miejscowości całe niemal życie gospodarcze, a często również towarzyskie i kulturalne, związane jest ściśle ze stacją kolejową. A w innym rodzaju komunikacji publicznej i masowej, jakim są tramwaje miejskie mamy podobne formy, chociaż może mniej widoczne. Czy komunikacja tramwajowa mogłaby spełniać swoje zadanie, gdyby nie było t. zw. ekspedycji i poczekalni dla publiczności na krańcowych lub bardziej otwartych punktach? A przecież tramwaje kroczą po ulicach miast, gdzie są telefony, któremi można nieomal z każdego sklepiku porozumieć się z dyrekcją, remizą, lub warsztatami, nie mówiąc już o tem, że tramwaje obsługują punkty o wiele mniej oddalone od siebie, niż autobusy międzymiastowe.

Jakże inaczej przedstawia się ta kwestja w dziedzinie ruchu autobusowego. Mówimy tu naturalnie nie o ruchu miejskim, lecz międzymiastowym, łączącym miejscowości odległe od siebie o dziesiątki, a często i setki kilometrów. Nie tu jest miejsce na opisywanie stanu istniejącego,

bo ten jest nam aż nadto dobrze znany. Wystarczy stwierdzić, że dworców niema, bo to co w niektórych miastach istnieje, w znikomej mierze może rościć sobie pretensje do miana dworców autobusowych. I odrazu trzeba powiedzieć, że cały szereg niedomagań w komunikacji autobusowej, cały szereg nieufności i zastrzeżeń, jakie w stosunku do komunikacji autobusowej istnieją, ma swoje źródło właśnie w tem, że chociaż mamy ruch autobusowy, ale nie mamy komunikacji autobusowej, w ścisłym znaczeniu tego słowa, — że pojęcie „komunikacja autobusowa" nie zawiera w sobie pojęcia „dworzec autobusowy". I owo niepowiązanie obu tych pojęć istnieje nie tylko w świadomości ogółu przedsiębiorców autobusowych, lecz również w przekonaniu władzy t. zw. czynników miarodajnych.

A zdawałoby się, że jasną jest rzeczą, iż racjonalna organizacja komunikacji autobusowej musi opierać się na tak podstawowym elemencie, jak dworce, które stanowią widomy i faktyczny szkielet organizacyjny wszelkich przewozów masowych, zdawałoby się, nie trzeba przekonywać, że powstanie dworców autobusowych leży w interesie i samych przedsiębiorców i władz, mających pieczę nad porządkiem ruchu na drogach, i w interesie publiczności, która z autobusów korzysta.

Dla przedsiębiorcy autobusowego dworzec to przedewszystkiem reklama, która wzbudza zaufanie do jego autobusu i przyciąga do tego środka transportu nie tylko tych, którzy korzystać z niego muszą, lecz i tych, którzy dziś jeszcze go omijają, a takich są setki i tysiące. Dworzec dla przedsiębiorcy to również narzędzie, usprawniające ruch jego autobusów przez pomoc, jaką mu okazuje na każdym kroku, szczególnie w razie jakichkolwiek anormalności w ruchu, począwszy od zepsucia się wozu na szlaku, a kończąc na udzielaniu informacji o... ładnej pogodzie i spodziewanym z tego powodu napływu publiczności, wyjeżdżającej na letniska. Dla władz — dworzec autobusowy — to pierwszorzędny instrument, zapewniający regularność, bezpieczeństwo i porządek ruchu, a dla publiczności, tej, która z autobusów już korzysta i tej, która go nie ma lub się go boi (bo i taka jest!) — to gwarancja dobrej obsługi, uzyskania potrzebnych informacji co do ceny biletu, dokładnego czasu odejścia i przyjścia autobusu, otrzymania połączenia z innym autobusem lub koleją, to — dalej — możność wygodnego poczekania do chwili odjazdu lub na pasażerów, przyjeżdżających, to — wreszcie—gwarancja, że nie będzie się zawiedzionym w swoich obliczeniach co do podróży, że się nie będzie wyzyskanym, okradzionym czy nawet ograbionym lub pobitym.

Dworzec autobusowy jest więc, zarówno z punktu widzenia interesu własnego przedsiębiorcy, jak i z punktu widzenia interesu publicznego, niezbędnym czynnikiem w organizacji komunikacji autobusowej i dlatego musi jaknajszybciej — w interesie tej komunikacji — powstać przy racjonalnem współdziałaniu obu stron: przedsiębiorców autobusowych i władz administracyjnych lub samorządowych. Z tych samych względów nie mogą być tu dopuszczone inne czynniki, bo one będą elementem pośredniczącym, szkodliwym, w najlepszym razie — obcym, a więc zbędnym.

Jeżeli weźmiemy do ręki ustawę koncesyjną z dn. 14 marca 1932 r. i rozporządzenie wykonawcze do niej oraz niezmiernie ważny—z punktu widzenia właśnie organizacji techniki przewozów — regulaminu przepisów*) to zdziwi nas może, że wśród mnóstwa przepisów w nich zawartych, niema nawet wzmianki o dworcach lub stacjach autobusowych. Nie dlatego, ażeby prawodawca nie rozumiał potrzeby dworców — tego suponować nie wolno — lub, ażeby nie przewidywał możliwości powstania dworców, lecz — należy przypuszczać — wychodził z tego założenia, że w dzisiejszym stanie organizacji przemysłu przewozowego samochodowego i przy obecnym przesileniu gospodarczem, uważał za celowe zadowolnić się jedynie wytworzeniem takich warunków prawno - gospodarczych, któreby w swym rozwoju doprowadziły same do powstania tej formy organizacyjnej.

Jakież są więc te warunki?

Podstawowym jest tu ustęp 6 §-u 12 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1932 r., który mówi, że władza, udzielająca koncesji, ustala „miejsca postojów" dla autobusów w obrębie miast i czynić to ma w porozumieniu z zarządem miejskim. Regulaminy zaś, dla przewozu osób w § 1-ym, a dla przewozu towarów w § 14-ym, powtarzają tą samą zasadę, z małą zmianą, że postoje wyznacza powiatowa władza administracji ogólnej, a więc starostwo, w porozumieniu z zarządem drogowym (poza miastami) i zarządem miejskim w (miastach). Nie będziemy tu roztrząsać kwestji czy przepisy rozporządzenia z dn. 6.7-32 r. i regulaminów z dn. 13.8.-32 r. zawierają pewną sprzeczność w swych postanowieniach co do władzy, jaka ma ustalać miejsca postojów, bo to dla samego zagadnienia dworców jest rzeczą obojętną. Dla nas jest ważne, że miejsca postojów autobusów i samochodów ciężarowych ma wyznaczać władza administracji państwowej, która — jeżeli chodzi o miasta — musi to robić w porozumieniu z władzą samorządową.

Trzeba więc stwierdzić, że przepisy obecne dają możność władzom administracyjnym (państwowym i samorządowym) postawić całe zagadnienie na właściwej płaszczyźnie, o ile — powiedzmy wyraźnie i otwarcie — uznają za stosowne wysunąć na plan pierwszy interesy komunikacji autobusowej, a nie interesy innych czynników, skądinąd najzupełniej godnych poparcia, jak np. zarządów gmin miejskich, organizacji gospodarczych itp. Że przyjęcie za wyłączną zasadę przy decydowaniu i regulowaniu kwestji t. zw. postojów, wymagań racjonalnej organizacji komunikacji autobusowej czy towarowej, wyjdzie w rezultacie na korzyść gmin miejskich i życiu gospodarczemu — to jest jasne. Boć rozwój przemysłu przewozowego samochodowego to nie tylko większe wpływy na Fundusz Drogowy, a więc tym samym i na nasze godne politowania drogi, ale to przedewszystkiem rozwój przemysłu wytwórczego samochodowego, niezbędnego z punktu

*) Wszystkie te trzy źródła wydrukowane są w zeszycie 11-13 z r. 1932 „Autobusu".

widzenia obrony kraju, to usprawnienie obrotu gospodarczego wewnątrz kraju, a więc niwelacja cen, których rozpiętość między wytwórcą a spożywcą, godzi w jednego i drugiego, a więc wciągnięcie w orbitę życia gospodarczego wielu naszych wsi, osad i miasteczek „zapadłej" prowincji, to wreszcie stworzenie, bezpośrednio i pośrednio, nowych warsztatów pracy dla wielu bezrobotnych. Z punktu zaś widzenia rozwoju automobilizmu i turystyki — to powstanie szeregu nowych, pierwszorzędnych, stacji obsługi i zaopatrzenia, których brak w dotkliwy sposób daje się odczuwać, gdy wyjedziemy za rogatki większych naszych miast.

Z tych względów, czyż nie jest koniecznem, aby zerwać wreszcie z dotychczasową polityką oddawania „w pacht" pomysłowym lub wpływowym pośrednikom, których jedynym celem jest wyciągnięcie jaknajwiększej ilości gotówki, przy jaknajmniejszych wkładach, czy nie jest już czas wytłómaczyć niektórym magistratom, że dworce autobusowe nie mogą być wyłącznym źródłem doraźnych dochodów dla wiecznie pustych kas miejskich lub żerowiskiem dla uprzywilejowanych protegowanych, którym w ten sposób zapewnia się poparcie z... cudzej kieszeni, podcinając tem samem komunikację autobusową, czyli te kanały, któremi ożywienie życia gospodarczego płynie właśnie dla miast?

Dlatego — powtórzyć raz jeszcze trzeba — należy przyjąć jako zasadę, że dworzec autobusowy ma służyć jedynie i wyłącznie potrzebom komunikacji autobusowej. Jeżeli zaś tą zasadę przyjmiemy jako naczelną przy rozstrzyganiu powyższych zagadnień, wówczas odpadną odrazu wszystkie istniejące dotychczas powody, wywołujące unikanie przez przedsiębiorców autobusowych obecnych „dworców autobusowych", które oprócz konieczności opłacania haraczu pośrednikom nic wzamian im nie dają. I dopiero wówczas będzie można z całym naciskiem zastosować bezwzględny przymus zatrzymywania autobusów na takich dworcach, które jako miejsca postoju przy udzielaniu koncesji wyznaczone będą.

Jeżeli dotychczas była mowa to o miejscach postoju to o dworcach autobusowych; nie należy tych pojęć mieszać lub uważać za jednoznaczne. Postanowienia Rozporządzenia mówią o wyznaczaniu „miejsc postoju" autobusów i samochodów towarowych. Jest to pojęcie ogólne dla określenia każdego punktu, gdzie autobus (samochód towarowy) powinien się zatrzymać w czasie zgóry oznaczonym i na przeciąg czasu ściśle określany, względnie skąd o danej godzinie wyjeżdża lub przyjeżdża. Z charakteru jednak wszelkiej komunikacji regularnej wynika, że nie wszystkie takie punkty mają jednakowe znaczenie. I dlatego wszystkie miejsca postoju należałoby zasadniczo podzielić na trzy rodzaje.

Pierwszy — to dworce autobusowe, w większych miastach, skupiających liczniejsze linje autobusowe oraz towarowe i będących z natury rzeczy węzłami komunikacji samochodowej; będą to przeważnie punkty krańcowe (czołowe) dla poszczególnych linji autobusowych i towarowych. Dworce posiadać powinny z zasady warsztaty napraw, składy gum i części zamiennych, nie mówiąc już o magazynach materjałów pędnych. Skupiając duży ruch pasażerski, a częściowo i towarowy, musiałyby dworce posiadać obszerne poczekalnie dla podróżnych, biura informacyjne, kasy biletowe, kantory, spedytorów itp. Stąd wymagają one stosownych *specjalnych* budynków, magazynów, garaży, sypialni dla obsługi itp. urządzeń stałych, które zajmować będą dość obszerny teren, dokładnie ogrodzony i zabezpieczony, a mogący w miarę potrzeby ulec powiększeniu. Z tego wynika, że tego rodzaju pomieszczenia znajdować się by musiały nie na drodze publicznej, a więc na ulicy lub placu miejskim, lecz obok nich, w takim punkcie miasta, któryby posiadał dogodną komunikację z całem miastem i stacją kolejową, a jednocześnie dogodne połączenia ze szlakami międzymiastowemi. W interesie całej komunikacji leży, aby dworzec autobusowy położony był możliwie blisko stacji kolejowej: ułatwi to, a tem samem przyczyni się do rozwoju transportu publicznego. Wreszcie podkreślić należy, że dworzec autobusowy powinien być zasadniczo jeden dla całego miasta, wówczas dopiero mógłby posiadać odpowiednie urządzenia, aczkolwiek zasada ta może być stosowana w całej rozciągłości tylko dla ruchu osobowego i dla miast nieprzekraczających cyfry 1/2 miljona mieszkańców.

Drugi rodzaj miejsc postoju nazwać można *stacjami autobusowemi*. Jest to forma odpowiednia dla miast mniejszych, leżących na szlaku głównych linij autobusowych lub dla punktów krańcowych linji mniejszych. Stacja autobusowa z zasady nie koncentrowałaby ruchu samochodowego ciężarowego, który tu posiadałby tylko swój punkt informacyjno-pomocniczy. Stacje autobusowe wyznaczać można na większych placach publicznych, których część — bez szkody dla ruchu kołowego i pieszego, można byłoby zaznaczyć niewysokiem ogrodzeniem, umieszczając wewnątrz terenu w ten sposób wydzielonego lub tuż obok niego lekki budynek na pomieszczenie ekspedycji, kasy biletowej wraz z informacjami, wraz z „werandą", jako poczekalnią i miejscem złożenia bagaży. Autobusy, przejeżdżające, zatrzymywałyby się na stacji przez określony w rozkładzie przeciąg czasu od 2 do 10 minut, autobusy zaś dla których stacja byłaby punktem krańcowym linji, musiałyby garażować poza obrębem stacji, na którąby zajeżdżały na 15—30 minut przed odjazdem, dla przyjęcia pasażerów i ich bagażu.

Wreszcie trzecim i ostatnim rodzajem miejsca postoju będą *przystanki autobusowe*, rozmieszczane z reguły na drodze publicznej w osiedlu lub w pobliżu niego. Przystanek polegałby na zatrzymaniu autobusu, na żądanie pasażera, jadącego lub oczekującego na przystanku, i bezzwłocznem ruszeniu w dalszą drogę. Przystanki oznaczone byłyby za pomocą słupów z widocznemi napisami objaśniającemi kierunek linji, czas przejazdu autobusu i ewentualnie nazwę przedsiębiorstwa.

Jasnem jest, że zaprojektowany podział miejsc postoju autobusów nie wyczerpuje wszystkich możliwości. W niektórych miastach napewno będzie można umieścić narazie stację, a nawet dworce autobusowe w istniejących zajazdach, naturalnie po uprzednim przystosowaniu tych zajazdów do

potrzeb komunikacji autobusowej. Dalej, w niektórych większych miastach może się okazać celowem stworzenie, niezależnie od dworca autobusowego, jeszcze i stacji, a nawet i przystanków, szczególnie np. dla większego ruchu podmiejskiego, w określonym kierunku. Jakie rozwiązanie będzie najlepszem dla danych warunków — trzeba dokładnie rozważyć w zależności od miejscowych stosunków, a ewentualne błędy skoryguje praktyka i doświadczenie. Przy rozwiązywaniu jednak tych zagadnień należy brać za punkt wyjścia zawsze interes komunikacji autobusowej, jako całości, a nie interesy poszczególnych przedsiębiorców czy też jakiekolwiek cele uboczne. Tylko wówczas powstanie rzecz, z której korzyści czerpać będą wszyscy.

W tym pobieżnem ujęciu, które dalekie jest od wyczerpania przedmiotu czy nawet systematycznego omówienia wszystkich zagadnień z organizacją dworców związanych, staraliśmy się wykazać, że na tle istniejących obecnie przepisów prawnych, kwestja budowy dworców autobusowych zaczyna się zupełnie realnie zarysowywać. Dla uplastycznienia obrazu narzuciliśmy pewne czysto teoretyczne koncepcje organizacji dworców. Nie poruszaliśmy jednak umyślnie strony gospodarczo-handlowej kwestji budowy dworców, nie dlatego, abyśmy jej nie doceniali, lub ją lekceważyli, ale dlatego, że finansowe rozwiązanie sprawy budowy dworców jest zagadnieniem wtórnem, z kolei następnem, po sformułowaniu podstawy prawnej.

W. D. B.

O obowiązkowem ubezpieczeniu od wypadków pracowników przedsiębiorstw autobusowych

Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie ustawodawstwa w zakresie t. zw. ubezpieczeń społecznych istnieją następujące ubezpieczenia przymusowe: ubezpieczenie na wypadek choroby (w kasach chorych), zabezpieczenie na wypadek bezrobocia (w Funduszu Bezrobocia), ubezpieczenie pracowników umysłowych t. j. ubezpieczenie na wypadek braku pracy, na wypadek niezdolności do wykonywania zawodu, na starość i na wypadek śmierci (w Zakładach Ubezpieczenia Pracowników Umysłowych) i wreszcie ubezpieczenie od wypadków (w Zakładzie ubezpieczenia od wypadków we Lwowie, z oddziałami w Warszawie, Łodzi i Krakowie). Pozatem na terenie b. zaboru niemieckiego istnieje jeszcze t. zw. ubezpieczenie inwalidzkie.

Ubezpieczenie od wypadków, zwłaszcza istniejące na terenie b. zaboru rosyjskiego i austrjackiego, o którem jest mowa w niniejszym artykule, różni się tem od pozostałych ubezpieczeń społecznych, że o ile tamte są ubezpieczeniami indywidualnemi, t. zn. ubezpieczającemi przed wypadkami, losowemi poszczególnych pracowników, o tyle ubezpieczenie od wypadków jest ubezpieczeniem zbiorowem, ubezpiecza bowiem wszystkich pracowników w pewnem przedsiębiorstwie, które ze względu na swój charakter podlega ubezpieczeniu od wypadków.

Tę zasadniczą cechę, ubezpieczenia od wypadków trzeba mieć zawsze na względzie, chcąc uniknąć błędów często popełnianych przez ogół przedsiębiorców przy interpretowaniu przepisów ustawowych, dotyczących ubezpieczenia od wypadków.

Tak więc na podstawie § 1 ustawy austrjackiej z dnia 28 grudnia 1887 r. (austr. Dz. u. p. Nr. 1 z 1888 r., znowelizowanej ustawą polską z dnia 7 lipca 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 413) i wprowadzonej na teren b. zaboru rosyjskiego ustawą z dnia 30 stycznia 1924 r. (Dz. U R. P. Nr. 16, poz. 148) „wszyscy robotnicy i wszyscy urzędnicy bez względu na rodzaj zajęcia ich, zatrudnieni w przedsiębiorstwach przemysłowych, fabrykach i hutach, kopalniach oraz przy robotach szurfowych, w warsztatach i składach okrętowych, w łomach, przy łamaniu lodu, jakoteż w zakładach, należących do tych przedsiębiorstw, oraz w gospodarstwach rolnych i leśnych ubezpieczeni są stosownie do postanowień ustawy przeciw następstwom wypadków, zdarzających się w tych przedsiębiorstwach i gospodarstwach".

„To samo odnosi się do robotników, jakoteż urzędników, którzy zatrudnieni są w przedsiębiorstwach przemysłowych, mających na celu wykonywanie robót budowlanych, albo też w jakikolwiek inny sposób zatrudnieni są przy wykonywaniu robót budowlanych lub robót przy budynkach".

Wreszcie za równe przedsiębiorstwom, przytoczonym powyżej ustawa uważa „przedsiębiorstwa, w których się wytwarza albo zastosowuje materjały wybuchowe, zakłady, używające kotłów parowych lub motorów oraz wszelkie inne zakłady, prowadzone w sposób przemysłowy".

Na pytanie, czy przedsiębiorstwa autobusowe podlegają obowiązkowi ubezpieczenia od wypadków swych pracowników, musimy odpowiedzieć: tak.

A podstaw po temu mamy aż kilka. W pierwszym rzędzie jako przedsiębiorstwa przemysłowe, któremi przedsiębiorstwa autobusowe są na podstawie art. 1 prawa przemysłowego (Dz. U. R. P. Nr. 53/1927, poz. 468), a gdyby nawet przemysłowemi nie były, to jako zakłady, prowadzone w sposób przemysłowy t. j. samoistnie, ciągle, celem osiągnięcia zysku (ust. 2 § 5 rozp. Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 19 grudnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 4/1922, poz. 27), wreszcie jako używające w swej działalności motorów.

Jeżeli chodzi o zakres osób, podlegających ubezpieczeniu od wypadków, to też jeszcze raz podkreślamy, że podlegają wszyscy pracownicy

bez względu na to, jakie czynności w przedsiębiorstwach spełniają, a więc: szoferzy, ich pomocnicy, konduktorzy, kierownicy samych przedsiębiorstw, pracownicy biurowi, nie wyłączając niewykwalifikowanych pracowników, i członków rodziny przedsiębiorcy, przyczem charakter pracy poszczególnych pracowników bardziej niebezpieczny, czy mniej niebezpieczny jest tu bez znaczenia, decydującym dla obowiązku ubezpieczenia jest bowiem zawsze charakter samego przedsiębiorstwa

Kiedy powstaje obowiązek ubezpieczenia?

Obowiązek ten powstaje już z chwilą powstania przedsiębiorstwa, przyczem o powstaniu przedsiębiorstwa przedsiębiorca winien zawiadomić Zakład ubezpieczenia od wypadków w ciągu 14 dni od chwili założenia przedsiębiorstwa, podając: dzień otwarcia przedsiębiorstwa, jego cel i rodzaj, ilość osób, w niem zatrudnionych, podlegających obowiązkowi ubezpieczenia, sumę rocznych zarobków, miarodajnych przy ubezpieczeniu tych osób.

Po otrzymaniu takiego zawiadomienia Zakład ubezpieczenia od wypadków wydaje orzeczenie, w którem orzeka, czy przedsiębiorstwo w rzeczywistości podlega obowiązkowi ubezpieczenia od wypadków i od kiedy, oraz zalicza je do kategorji i klasy niebezpieczeństwa, w zależności od tego, jakie niebezpieczeństwo wypadku istnieje w danem przedsiębiorstwie.

Tutaj trzeba wyjaśnić, co to są kategorje i klasy niebezpieczeństwa.

Wiadomem jest powszechnie, że nie we wszystkich zakładach pracy, praca jest jednakowo niebezpieczna, w jednych bowiem niebezpieczeństwo wypadku przy pracy jest bardzo duże, np. przy ścinaniu drzew w lesie, w tartakach, przy wyrobie materjałów wybuchowych i t. d., w innych bardzo małe, np. w biurach, bankach, zakładach naukowych, księgarniach i t. d.

Stąd również i opłaty uiszczane przez poszczególnych przedsiębiorców nie mogą być jednakowo wysokie, a wysokość ich musi być uzależniona od wysokości niebezpieczeństwa, istniejącego w poszczególnych przedsiębiorstwach.

W tym celu wszystkie przedsiębiorstwa podzielone są na czternaście kategoryj niebezpieczeństwa, (A, B, I. II.....XI. XII), te zaś na sto klas niebezpieczeństwa, przyczem zależnie od wysokości klasy zależna jest stawka, według której wymienia się opłatę ubezpieczeniową. Obecnie stawka w najniższej — pierwszej klasie wynosi — pięć groszy, w najwyższej — setnej — pięć złotych od stu złotych zarobku.

Samo zaliczanie do kategoryj i klas niebezpieczeństwa odbywa się w sposob następujący:

Co pięć lat Minister Opieki Społecznej ogłasza rozporządzenie, do którego dołączona zostaje tabela podziału przedsiębiorstw na grupy, według pewnych określonych typów przedsiębiorstw. Do każdego typu przedsiębiorstw przywiązana jest pewna kategorja niebezpieczeństwa, zależnie od przeciętnego niebezpieczeństwa, istniejącego w danym rodzaju przedsiębiorstw; tak więc np. kopalnie węgla kamiennego zaliczone są do VIII kategorji, gospodarstwa rolne do IV kategorji, drukarnie, używające motorów do II kategorji, drukarnie, nieużywające motorów do B kategorji i t. d. Zaliczając pewne szczególne przedsiębiorstwo, zalicza się je najpierw do pewnej kategorji niebezpieczeństwa, zależnie od rodzaju danego przedsiębiorstwa, następnie zaś już w obrębie danej kategorji do pewnej klasy niebezpieczeństwa, zależnie od indywidualnego niebezpieczeństwa wypadku, zachodzącego w określonem przedsiębiorstwie, np. istnieją dwa młyny, każdy z nich przydzielony zostanie do kategorji VIII, jako kategorji określonej w tabeli, dla młynów, jeden z nich jednak może być prymitywnie urządzony, a więc przedstawiający większe niebezpieczeństwo zajścia wypadku przy pracy, drugi może być urządzony bardzo nowocześnie, a więc o zmniejszonem niebezpieczeństwie wypadków. Każdy z nich musi być zaliczony do innej klasy niebezpieczeństwa i tak np. pierwszy do klasy 34, drugi do klasy 45. Należy tu nadmienić, że o ile pewne przedsiębiorstwo niema cech zmniejszonego, ani zwiększonego niebezpieczeństwa od zwykle istniejącego w podobnych przedsiębiorstwach, wówczas zalicza się je do średniej klasy dla danej kategorji niebezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa autobusowe to zaliczone są one do VII kategorji niebezpieczeństwa z najniższą klasą, 25, najwyższą — 37 i średnią 31, przyczem stawka dla 25 klasy wynosi 1 zł. 25 gr., dla 37 — 1 zł. 85 gr. i dla 31 — 1 zł. 55 gr. od każdych 100 zł. zarobku W ten więc sposób Zakład ubezpieczenia od wypadków nie może brać od przedsiębiorców autobusowych mniej niż 1 zł. 25 gr. i więcej niż 1 zł. 85 gr. od każdych 100 zł. zarobku.

Wpływ na zaliczenie przedsiębiorstwa do tej, czy innej klasy niebezpieczeństwa ma między innemi: stan urządzeń przedsiębiorstwa, istnienie urządzeń ochronnych, sposób prowadzenia przedsiębiorstwa pod względem technicznym, kwalifikacje kierownictwa przedsiębiorstwa, rodzaj nadzoru nad ruchem przedsiębiorstwa, uzdolnienie pracowników, do powierzonych im czynności it.d.

Orzeczenie Zakładu ubezpieczenia od wypadków, ustalające obowiązek ubezpieczenia od wypadków pewnego przedsiębiorstwa oraz zaliczające to przedsiębiorstwo do określonej kategorji i klasy niebezpieczeństwa, może być zaskarżone w ciągu czternastu dni do Urzędu Wojewódzkiego tego Województwa, na terenie którego położone jest przedsiębiorstwo (w Warszawie — do Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy), przyczem przedsiębiorca może skarżyć zarówno sam obowiązek ubezpieczenia przedsiębiorstwa, o ile uważa że przedsiębiorstwo nie podlega obowiązkowi ubezpieczenia od wypadków, jak i zaliczenie przedsiębiorstwa do niewłaściwej, czy to kategorji, czy to klasy niebezpieczeństwa. Od decyzji Urzędu Wojewódzkiego przysługuje jeszcze prawo wniesienia w ciągu czternastu dni od daty doręczenia tej decyzji odwołania do Ministerstwa Opieki Społecznej. Decyzje Ministerstwa w tej mierze są ostateczne, można je tylko tak zresztą, jak i wszelkie inne decyzje administracyjne skarżyć do Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

Z chwilą uprawomocnienia się orzeczenia Zakładu ubezpieczenia od wypadków, zaliczenie przedsiębiorstwa do kategorji i klasy niebezpieczeństwa wiąże bezwzględnie zarówno sam za-

kład ubezpieczenia od wypadków, jak i przedsiębiorcę i w zasadzie nie może być zmienione.

Rewizja zaliczenia przedsiębiorstwa może nastąpić tylko wówczas, gdy zmieni się cel przedsiębiorstwa lub jego rodzaj, przyczem zmiana ta musi mieć wpływ na zaliczenie przedsiębiorstwa do kategorji i klasy niebezpieczeństwa.

O każdej takiej zmianie przedsiębiorca winien donieść w ciągu ośmiu dni od jej powstania zakładowi ubezpieczenia od wypadków, żądając rewizji zaliczenia. Zakład ze swej strony obowiązany jest wydać orzeczenie, w którym winien rozstrzygnąć, czy zmiana ma istotnie wpływ na zaliczenie, czy nie. Takie orzeczenia zakładu mogą być skarżone w ten sam sposób, jak i orzeczenia o obowiązku ubezpieczenia, o których była wyżej mowa.

O ile przedsiębiorca nie doniesie wcale lub we właściwym czasie o zmianach zaszłych w jego przedsiębiorstwie, a mających wpływ na zaliczenie przedsiębiorstwa do kategorji i klasy niebezpieczeństwa, wówczas Zakład, gdy się dowie o takich zmianach, ma obowiązek z urzędu zaliczyć przedsiębiorstwo do innej kategorji i klasy niebezpieczeństwa. Zaliczenie takie można skarżyć w taki sam sposób, jak i pozostałe zaliczenie.

Pozatem co pięć lat Minister Opieki Społecznej wydaje nowe rozporządzenie, w którem dokonywuje rewizji zaliczenia wszystkich, rodzaji przedsiębiorstw na podstawie danych statystycznych i doświadczenia poczynionego w ciągu ubiegłego pięciolecia, przez Zakład ubezpieczenia od wypadków. Te wszystkie rodzaje przedsiębiorstw, dla których w rozporządzeniu zostaje zmieniona kategorja niebezpieczeństwa, z urzędu są zaliczane przez Zakład ubezpieczenia od wypadków do właściwej dla nich, już na podstawie nowego rozporządzenia, kategorji niebezpieczeństwa, wszelkie inne, mogą się domagać w ciągu dwu miesięcy od daty wydania rozporządzenia zrewidowania dotychczasowego zaliczenia. Ostatnie rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej w przedmiocie zaliczenia przedsiębiorstw do kategoryj niebezpieczeństwa zostało wydane w 1928 r., niedługo należy się spodziewać wydania nowego rozporządzenia.

Zkolei przechodzimy do kwestji wymiaru opłaty ubezpieczeniowej.

Opłaty za ubezpieczenie od wypadków przedsiębiorcy obowiązani są uiszczać zdołu za wszystkich pracowników, zatrudnionych w przedsiębiorstwie, przyczem okresy płatności są półroczne, jeden od 1 stycznia do 30 czerwca, drugi od 1 lipca do 31 grudnia. każdego roku.

W ciągu czternastu dni po upływie każdego okresu wnoszenia opłat, t. j. w czasie od 1 do 14 lipca — i od 1 do 14 stycznia każdego roku, winni przedsiębiorcy przedsiębiorstw ubezpieczonych od wypadków wpłacić do Zakładu opłaty za ubezpieczenie, dołączając sporządzone przez siebie obliczenie wysokości opłaty za ubiegły okres wnoszenia opłat.

Zakład ubezpieczenia od wypadków ma prawo sprawdzić, czy wymienione wyżej obliczenia zostały dokonane prawidłowo, a robi to przez samych inspektorów, którzy badają na miejscu w przedsiębiorstwach, na podstawie ksiąg handlowych, list płacy i zapisów płac pracowników przedsiębiorstw, do prowadzenia których wszyscy przedsiębiorcy są obowiązani na podstawie § 1 ustawy z dnia 8 lutego 1909 r. (austrj. dz. u. p. Nr. 29), wysokość wszystkich zarobków, wypłaconych w ubiegłym półroczu.

O ile obliczenia opłaty są dokonane źle lub przedsiębiorca nie dokona ich wcale, względnie obliczenia te nadeśle po upływie terminu, wówczas Zakład wydaje orzeczenie, wymieniając opłatę ubezpieczeniową, z urzędu. Orzeczenie takie można skarżyć tak, jak i orzeczenia o obowiazku ubezpieczenia i o zaliczeniu do kategorji i klasy niebezpieczeństw, w ciągu 14 dni do właściwego Urzędu Wojewódzkiego, następnie zaś do Ministerstwa Opieki Społecznej, wniesienie zarzutów jednak nie wstrzymuje wykonania orzeczenia, Zakład ubezpieczenia od wypadków może więc prowadzić na podstawie zaskarżonego orzeczenia egzekucję.

O zaprzestaniu wykonywania przedsiębiorstwa przedsiębiorca winien donieść Zakładowi ubezpieczenia od wypadków w ciągu ośmiu dni od daty zamknięcia przedsiebiorstwa i wpłacić do Zakładu całą przypadającą od niego od daty zamknięcia opłatę ubezpieczeniową.

Tutaj jeszcze dodajemy, że całą przypadającą za ubezpieczenie od wypadków składkę ubezpieczeniową płaci wyłącznie pracodawca, pracownikowi nic zaś nie wolno potrącać z jego zarobków na opłacenie tej składki.

Poniżej na przykładzie podajemy sposób obliczenia opłaty ubezpieczeniowej: przypuśćmy, że przedsiębiorca wypłacił wszystkim swym pracownikom w ciągu półrocza 5000 zł., (przedsiebiorstwo zaś jego, jako przedsiębiorstwo autobusowe, zostało zaliczone do VII kategorji niebezpieczeństwa i wobec braku cech zwiększonego lub zmniejszonego niebezpieczeństwa wypadku do średniej klasy 31 z opłatą taryfową po 1 zł. 55 gr. od każdych stu złotych zarobku; opłata wówczas wyniesie 5000 x 1.55 : 100 — 77 zł. 50 gr.

Omówiwszy powyżej kwestję samego obowiązku ubezpieczenia i wymiaru opłaty ubezpieczeniowej, a więc obowiazki, jakie ciążą na przedsiębiorcach, przechodzimy obecnie do omówienia wzajemnych obowiązków Zakładu ubezpieczenia od wypadków, t. j. świadczeń, do jakich Zakłakład jest obowiązany w razie zajścia wypadku przy pracy.

Ustawa z dnia 28 grudnia 1887 r. w § 5 przewiduje, że „cel ubezpieczenia przeciw następstwom wypadków, zdarzających się w przedsiębiorstwie stanowi określone ustawą, wynagrodzenie szkody, która pozostaje przez uszkodzenie ciała lub przez śmierć ubezpieczonego (to jest ubezpieczonego pracownika).

Przytem ustawa dodaje, że „za równe wypadkom, zdarzającym sie w przedsiębiorstwie, uważać należy te wypadki, które zdarzają sie przy takich domowych lub innych zatrudnieniach, do jakich ubezpieczony, obok zajęcia uzasadniającego obowiązek ubezpieczenia, i podczas jego trwania, zostanie użyty przez przedsiębiorcę lub w jego imieniu albo przez jakiegoś zwierzchnika w stosunku pracy“.

Pozatem, „tak samo należy uważać za równe wypadkom, zdarzającym się w przedsiębiorstwie, te wypadki, które zdarzają się w drodze z miesz-

kania do pracy albo z pracy do mieszkania, o ile ta droga nie doznała żadnej przerwy, uzasadnionej własnym interesem ubezpieczonego, lub jakiejś innej przerwy, która nie stoi w związku ze stosunkiem pracy".

Wynagrodzenie szkody, o którem mówi § 5 ustawy z 28 grudnia 1887 r., stanowi reszta, którą się przyznaje, zgodnie z § 6 wymienionej ustawy od początku piątego tygodnia po wypadku na czas trwania niezdolności do zarobkowania.

Przez czas pierwszych czterech tygodni obowiązek świadczenia spoczywa na Kasach Chorych w granicach ich ustawowego obowiązku. O ile leczenie poszkodowanego przez wypadek trwa dłużej niż cztery tygodnie, wówczas obowiązek właściwej Kasy Chorych do świadczenia trwa również po upływie pierwszych czterech tygodni, jednak wówczas Zakład ubezpieczenia od wypadków obowiązany jest zwrócić Kasie Chorych wydatki, wynikłe ze świadczeń, z reszty należnej poszkodowanemu, wszakże najwyżej do wysokości tej renty.

Celem obliczenia renty Zakład ubezpieczenia od wypadków stwierdza przedewszystkiem zarobek, jaki uszkodzony pobrał w ciągu ostatniego roku swego zatrudnienia w przedsiębiorstwie, w którem się wypadek zdarzył. Jeżeli uszkodzony zatrudniony był w przedsiębiorstwie nie przez cały rok, licząc wstecz od wypadku, miarodajny dla obliczenia renty jest ten zarobek, jaki w ciągu tego samego czasu pobrali przeciętnie robotnicy tej samej kategorji w tem samem przedsiębiorstwie, lub w sąsiednich przedsiębiorstwach tego samego rodzaju.

Jeżeli przedsiębiorstwo stosownie do jego natury bywa w ruchu nie przez cały rok, lecz tylko przez pewien czas, to wówczas uwzględnia się przy obliczaniu przeciętnej dziennej płacy tylko liczby dni pracy w czasie ruchu.

Przypadkowych przerw w ruchu nie uwzględnia się.

Przeciętny zarobek dzienny, trzysta razy wzięty, uważa się za zarobek roczny.

Roczny zarobek uczniów, wolontarjuszów, praktykantów i innych osób, które z powodu nieukończonego jeszcze wykształcenia nie otrzymują żadnego wynagrodzenia lub tylko niepełne, ustala się w wysokości, równającej się najniższemu rocznemu zarobkowi pełne wynagrodzenie pobierających robotników lub urzędników tego zatrudnienia, w którem odbywa się kształcenie. Zarobek krewnych i powinowatych, zajętych bezpłatnie lub z zarobkiem niższym od przeciętnego, oraz zarobek uczniów wymienia się w kwocie równej zarobkowi rocznemu robotników tej samej kategorji, zatrudnionych w danem lub sąsiedniem podobnem przedsiębiorstwie.

Należy tu nadmienić, że w ten sam sposób, ustala się zarobek wszystkich pracowników również i dla ustalenia ogólnej sumy zarobków pracowników przedsiębiorstwa, będącej podstawą wymiaru opłaty ubezpieczeniowej.

Ustawa rozróżnia rentę dla samego poszkodowanego w razie jego okaleczenia, oraz rentę dla osób pozostałych po ubezpieczonym w razie jego śmierci wskutek wypadku przy pracy.

Jaka jest wysokość renty poszkodowanego?

Według ustawy renta wynosi:

a) w razie zupełnej niezdolności zarobkowania i na czas jej trwania dwie trzecie rocznego zarobku;

b) w razie częściowej niezdolności zarobkowania i na czas jej trwania taką część renty płatnej (wymienionej w punkcie a), jaka zostanie ustalona na podstawie stopnia zmniejszania się zdolności zarobkowania.

Utratę zdolności zarobkowania określa się na podstawie opinji lekarskiej według specjalnych tablic, tak np. przy utracie wzroku w jednem oku — niezdolność zarobkowania wynosi od 25% do 33, 1/3%, przy utracie ręki prawej lub lewej, utracie wszystkich palców jednej lub drugiej ręki — 66 2/3% do 75%, przy utracie wszystkich palców jednej nogi — 50%, przy chorobie umysłowej, wywołanej wypadkiem—100%.

Pozatem ustawa przewiduje, iż „pełną rentę jako rentę ozdrowieńców można przyznać przejściowo także takim uszkodzonym, którzy już nie są zupełnie niezdolni do zarobkowania, wówczas, jeżeli uszkodzony potrzebuje niezwykłego oszczędzania siebie celem zupełnego odzyskania swej zdolności zarobkowania lub poprawy swego stanu zdrowia".

Poszkodowanemu zaś, który wskutek wypadku pozostaje w stanie zupełnej bezradności i potrzebuje stale obcej opieki i pielęgnacji, ustawa przyznaje rentę w wysokości 1 1/2 krotnej wysokości pełnej renty.

Uszkodzonemu który wypadek przy pracy spowodował rozmyślnie, renta nie przysługuje.

W razie śmierci wskutek wypadku przy pracy, poza świadczeniami przypadającemi samemu poszkodowanemu przed jego śmiercią, Zakład ubezpieczenia od wypadków obowiązany jest do

a) pokrycia kosztów pogrzebu poszkodowanego, jednak w kwocie nie przewyższającej 2/3 jego zarobku miesięcznego,

b) wypłacania renty pozostałej rodzinie zabitego począwszy od dnia śmierci.

Renta ta wynosi: dla wdowy po zabitym aż do jej śmierci lub ponownego wyjścia za mąż — 20%; dla wdowca, jeżeli i jak długo jest niezdolny do zarobkowania 20%, dla każdego pozostałego ślubnego lub nieślubnego dziecka aż do ukończenia 15 roku życia — 15%, a jeżeli ono utraciło również i drugie z rodziców — 20% rocznego zarobku; dla każdego nieślubnego dziecka kobiety albo mężczyzny, jeżeli ojcostwo jego zostało już za życia sądownie ustalone lub pozasądownie uznane, albo, gdyby dziecko urodziło się dopiero po śmierci uszkodzonego, jeżeli ojcostwo zostanie sądownie ustalone; aż do ukończenia 15 roku życia — 15% rocznego zarobku. Renty wdowy lub wdowca i dzieci nie mogą łącznie przekroczyć dwóch trzecich rocznego zarobku; jeżeli wszystkie renty dają w sumie mniejszą kwotę, wówczas zmniejsza się stosunkowo poszczególne renty; dla wstępnych, wnuków i rodzeństwa, zmarłego, jeżeli przyczyniał się on w sposób istotny do ich utrzymania, a mianowicie dla wstępnych aż do ich śmierci lub do ustania niedostatku, dla wnuków i rodzeństwa, aż do ukończenia 15 roku życia — 20% rocznego zarobku. Kwota ta nie może być przekroczona z po-

wodu istnienia większej liczby uprawnionych, a w takim przypadku należy się pierwszeństwo rodzicom przed dziadkami, a tym przed rodzeństwem, następnie rodzicom przed wnukami, a tym przed rodzeństwem.

Renty dzieci, wnuków i rodzeństwa, o ile one w chwili ukończenia 15 roku życia dotknięte są jakąś fizyczną lub umysłową ułomnością, która czyni je niezdolnymi do zarobkowania, przyznaje się nadal, a mianowicie na czas niezdolności do zarobkowania.

W razie ponownego wyjścia zamąż wdowa otrzymuje, jako odprawę potrójną kwotę rocznej renty.

Jeżeli uszkodzony, czy uszkodzona, zawarli małżeństwo dopiero po wypadku, wówczas po ich śmierci nie przysługuje żadne roszczenie wdowie lub wdowcowi i dzieciom pochodzącym z takiego małżeństwa. Także dzieciom nieślubnym, spłodzonym dopiero po wypadku, oraz małżonkom, jeżeli małżeństwo ze śmiertelnie uszkodzonym, zostało z jego winy rozwiązane, nie przysługuje żadne roszczenie.

Jeżeli mąż zabitej wskutek wypadku bez ustawowego powodu nie mieszkał wspólnie i uchylał się od obowiązku utrzymywania dzieci, wówczas Zakład ubezpieczenia od wypadków może należącą się mu rentę przyznać dzieciom.

Jeżeli wskutek śmiertelnego uszkodzenia kilku osób w jednym wypadku powstanie dla jednej osoby kilka roszczeń o rentę, wówczas należy się tylko jedna, a mianowicie najwyższa renta z rent, wchodzących w rachubę.

Przedsiębiorcy obowiązani są donieść Zakładowi ubezpieczenia od wypadków o każdym wypadku, zaszłym przy pracy w przedsiębiorstwie, podlegającemu obowiązkowi ubezpieczenia od wypadków, o ile wskutek takiego wypadku osoby w przedsiębiorstwie zatrudnione poniosły śmierć lub uszkodzenie ciała, które spowodowało śmierć lub niezdolność do pracy, trwającą najmniej 3 dni. Doniesienie o wypadku należy wnieść w ciągu 5 dni na specjalnych formularzach w czterech egzemplarzach do właściwego według miejsca położenia przedsiębiorstwa—Starostwa. O ile przedsiębiorca nie doniesie o wypadku, wówczas poszkodowany, względnie jego następcy posiadający uprawnienie do renty — mogą zwrócić się wprost do Zakładu ubezpieczenia od wypadków z roszczeniem. Roszczenie można kierować do Zakładu tylko w ciągu roku od zajścia wypadku, po upływie zaś roku następuje przedawnienie, uniemożliwiające otrzymanie jakichkolwiek świadczeń ze strony Zakładu.

Od orzeczeń Zakładu ubezpieczenia od wypadków w przedmiocie odszkodowania za wypadki, przysługuje prawo odwołania się w ciągu roku do Sądu Rozjemczego dla Zakładu ubezpieczenia od wypadków. Sądów takich mamy cztery: we Lwowie terytorjalnie właściwy dla województw lwowskiego, stanisławowskiego, tarnopolskiego i wołyńskiego; w Warszawie dla województw: warszawskiego, lubelskiego, białostockiego, poleskiego, nowogródzkiego i wileńskiego; w Krakowie dla województw: krakowskiego, kieleckiej i cieszyńskiej części województwa śląskiego; w Łodzi — dla województwa łódzkiego.

Od wyroków Sądów Rozjemczych niema odwołania.

W zakończeniu niniejszego artykułu należy jeszcze zwrócić uwagę na przepisy, dotyczące odpowiedzialności przedsiębiorców za wypadki przy pracy, mające miejsce w ich przedsiębiorstwach.

W zasadzie tak, jak to już wyżej obszernie omówiliśmy, odpowiedzialność za wypadki, zaszłe przy pracy w przedsiębiorstwach ubezpieczonych od wypadków, spoczywa na Zakładzie ubezpieczenia od wypadków.

Jednak ustawa przewiduje, że jeżeli przedsiębiorca spowodował wypadek rozmyślnie lub przez ciężkie zawinienie wtedy odpowiedzialność za skutki wypadku zostaje przerzucona na niego.

To samo ma miejsce, gdy przedsiębiorcą nie jest osoba fizyczna lecz osoba prawną, wówczas ta osoba prawna odpowiada za wypadek, o ile został on spowodowany przez osoby odpowiedzialne, należące do kierownictwa przedsiębiorstwa.

Odpowiedzialność jest dwojaka: w stosunku do Zakładu ubezpieczenia od wypadków oraz w stosunku do samego pracownika poszkodowanego.

Zakład ubezpieczenia od wypadków może w przypadku zawinionego spowodowania przez przedsiębiorcę wypadku przy pracy domagać się zwrotu wszystkich wyłożonych świadczeń, w związku z wypadkiem, przyczem może domagać się renty skapitalizowanej.

Poszkodowany pracownik może domagać się różnicy między tem, coby dostał od przedsiębiorcy tytułem odszkodowania za wypadek na podstawie przepisów prawa cywilnego, a świadczeniami otrzymywanemi od Zakładu.

Wyjaśnienie co do ustawy koncesyjnej samochodowej

Ustawa Koncesyjna jest wynikiem kilkoletnich obrad między Ministerstwami Robót Publicznych, Komunikacji i Poczt i Telegrafów. Chociaż zawiera nieliczne przepisy, ramowe, odsyłając szczegółową regulację do postanowień wykonawczych, a przeto umożliwia łatwe dopasowanie systemu koncesyjnego do potrzeb danej chwili, bez potrzeby wkraczania na drogę zmian ustawodawczych, to jednak zawiera kilka postanowień, które pozornie zaciemniają jej sens prawny. W szczególności wątpliwości wywołuje zbyt bogate rozróżnienie różnego rodzaju koncesyj:

a) Koncesje linjowe uzasadnione są przedewszystkiem dla autobusów, gdyż ruch autobusowy jest z reguły trwałym na danym odcinku i odbywać się musi w ustalonych porach, zobowiązując przewoźcę do określonych świadczeń.

b) Koncesje autobusowe na siecie linij mają na celu łączenie korzystnych i niekorzystnych odcinków, związanych w pewną logiczną całość, zmuszając pośrednio ubie-

gających się o koncesje do wzięcia na siebie obowiązków w terenach, gdzie nie powstałaby, ze szkodą dla ludności, odpowiednia inicjatywa prywatna. Siecie miały być ustalone zgóry przez władze koncesyjne i zaofiarowane koncesjonarjuszom ubiegającym się o koncesje.

c) Koncesje autobusowe z prawem wyłączności miały na celu zachęcenie koncesjonarjuszy do ponoszenia kosztów drogowych, stanowiąc jakby dodatkową premję za przyczynienie się do budowy czy naprawy dróg.

d) Koncesje dla ciężarówek zarobkowych na linje uzasadnione są tylko dla ciężarówek przebiegających między pewnemi odleglejszemi i większemi osadami, gdzie urządzić można regularny przewóz, oparty na ustalonym planie przewozowym i nałożyć obowiązek przewozu.

c) Natomiast w relacjach pobliskich (ruch wiejski) nie jest możliwem wytyczanie żadnych regularnych linij; ciężarówka zarobkowa nie miałaby bowiem odpowiedniego przedmiotu przewozu, gdyż potrzeby klientów są bardzo rozbieżne, niestałe i niepodobna ruchu tego związać z określonemi drogami, a wyznaczyć im można jedynie pewien zakres maksymalny działania.

Ogół ustawodawstw dopuszcza taki wóz nieregularny w określonych granicach wogóle bez koncesyi. Polska ustawa poddała jednak wszelki przewóz wychodzący choćby poza jedną gminę koncesjonowaniu, wobec czego koniecznem stało się wprowadzenie pewnego typu koncesyj swobodniejszej, który umożliwiłby przewozy nieregularne na bliskich przestrzeniach.

W ten sposób powstała koncepcja koncesji *na obszary* obejmujące czy to dane województwo, czy województwa i kilka powiatów z sąsiedniego województwa; czy wreszcie tylko szereg powiatów. Samochody tego rodzaju mają nosić na sobie obok tablicy rejestracji, tablicę dozwolonych kursów z oznaczeniem literacji województwa i numeru powiatu.

Obszary miały być zrazu nieduże. Jednak dla dobra krzewienia motoryzacji nieco powiększono je, tembardziej, że sieć dróg polskich i rozrzucenie miast jest dość rzadkie. Ustalono granice takich swobodnych koncesyj obszarowych do 150 km. w średnicy. Oczywiście, iż nastąpiło to w drodze instrukcji, która da się zmienić w każdej chwili. Granice te wypływają z proporcji najtańszego przeciętnego kosztu ciężarówek (ropne), a otrzymanych z badań nad cenami przewozu ciężarówek i najdroższego przeciętnego kosztu przewozu kolejowego (drobnica — pośpieszne).

Niektórzy zwolennicy wolnej motoryzacji pragnęliby usunąć wszelkie granice pod tym względem, co równałoby się z punktu widzenia Ministerstwa Komunikacji zrezygnowaniu z celowości systemu koncesyjnego dla przewozu zarobkowego towarów i pozostawieniu go conajwyżej jako narzędzia do selekcji wozów i osób uprawnionych do przewozu.

Granica 150 km., jako kres obszarowych koncesyj i dopuszczalnych już odtąd tylko linjowych, jest zatem granicą najdalszego ustępstwa ze strony interesów kolejowych i uzasadnienie tej granicy ma na celu obronę przed dalszem jej rozszerzeniem.

Oczywistą jest rzeczą, że w razie zniknięcia tej granicy nikt wogóle nie zgłosi się po inne koncesje jak tylko obszarowe i linjowe pozostałyby na papierze.

f) Koncesje na *kierunki* są koncepcją pokutującą w ustawie przez liczenie się z pewnym dawniejszym projektem, zmierzającym do rozwiązania podziału pracy łącznie z budownictwem sieci drogowej, oraz z wydaniem komunikacji zarobkowej określonym koncernom, które podzieliłyby swój teren działania podobnie jak np. koleje francuskie. Rozgraniczenie dawałyby główne arterje drogowe. W praktyce ten typ koncesji nie ma żadnego znaczenia, gdyż przez rozporządzenie wykonawcze i instrukcję został całkowicie zidentyfikowany z koncesją obszarową. Kierunek i obszar zostały uznane jako jedno i to samo i pozostała tylko bałamutna nazwa, dezorjentująca na pierwszy rzut oka.

Tak koncesje obszarowe jak i linjowe towarowe podlegają uzgadnianiu z koleją, jednakże:

Linjowe, w praktyce odległe, posiadają ustalone taryfy i taryfy te mają być ustalone ściśle z koleją. Jako linje regularne mają plan przewozu i nietylko prawo ale i obowiązek przewozu w pewne pory, mają inny typ listu przewozowego, dopuszczający nadanie bez uprzedniego porozumienia się nadawcy z odbiorcą; linjowy przewóz odbywa się ściśle po danej drodze i do gmin przyległych i nie poza te obszary.

Koncesje obszarowe nie mają ustalonych taryf i wszelkie ustalenie taryfy przy takich przewozach (bliskie, nieregularne) byłoby i tak czystą fikcją, nie dającą się sprawdzić. Kolej może zastrzedz się przeciw rozmiarowi obszaru, ilości pojazdów, czasowi trwania koncesji — ale niema tu uzgadniania taryf. Sprawa ta byłaby aktualna w drodze porozumienia organizacyj samochodowych z koleją, jednak o jakiejkolwiek organizacji narazie niema mowy w branży ciężarowej i dopiero Związek Autobusowy, który rolę organizatora przyjął na siebie czyni wstępne kroki w w tym kierunku.

Byłoby bardzo dobrem, gdyby obecną instrukcję sprecyzowano jeszcze objaśnieniami powyższego stanu rzeczy, i udostępniono ją, tak aby klientela i Urzędy wojewódzkie, oraz Dyrekcje nie miały trudności z interpretowaniem postanowień, a zainteresowani wiedzieli czego się trzymać.

Również należałoby jak się zdaje ustalić tryb wydawania koncesyj z prawem wyłączności. Koncesyj takich możnaby w zakresie towarów udzielać jedynie na linje, a nie na obszary.

Dział ubezpieczeniowy

W związku ze zgłaszanemi w ostatnich czasach zapytaniami, dotyczącemi rozwiązania umowy ubezpieczenia w jednem z Towarzystw Ubezpieczeniowych, celem przeniesienia ubezpieczenia do innego Towarzystwa, — jak również w związku z faktycznym obowiązkiem każdego członka Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych przeniesienia ubezpieczenia swego wozu do Adrjatyckiego Towarzystwa Ubezpieczeń Riunione, jeżeli z tych czy innych względów umowa ubezpieczenia została zawarta z innem Towarzystwem — podajemy poniżej następujące wskazówki, których stosowanie uchroni zainteresowanych przed szeregiem przykrych konsekwencyj, wypływających z nieznajomości odnośnych przepisów.

Umowy ubezpieczeniowe zawierane są przeważnie na okres roczny i wcześniejsze wypowiedzenie nastąpić może jedynie za obopólną zgodą Towarzystwa i ubezpieczonego, pomijając oczywiście przypadki rozwiązania umowy z winy jednej lub drugiej strony, któremi się w danej chwili nie zajmujemy.

Ponieważ przypadki zgodnego rozwiązania umowy w okresie jej trwania posiadają znaczenie raczej teoretyczne — obchodzi nas głównie zagadnienie umiejętnego rozwiązania umowy, po upływie pierwszego okresu, na jaki została zawarta.

Prawie wszystkie Towarzystwa Ubezpieczeń umieszczają w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia klauzule, iż umowa przedłuża się automatycznie, o ile nie zostanie wypowiedziana na 2 — 3 miesiące przed upływem okresu ubezpieczenia. Zaznaczamy, że sposób wymówienia również przewidziany jest w Ogólnych Warunkach — najbezpieczniej wszakże wypowiedzieć umowę listem poleconym z zachowaniem odpisu listu.

O wyżej poruszonej klauzuli należy pamiętać, gdyż cały szereg ubezpieczonych przeświadczonych jest, iż niezapłacenie składki pociąga za sobą automatyczne rozwiązanie umowy. Tak jednak nie jest. Niezapłacenie składki daje Towarzystwu możność wypowiedzenia.—W większości wypadków Towarzystwa nie korzystają z tego przywileju, i w ten sposób, pomimo nieuiszczenia składki w terminie, umowa trwa, a zadłużenie ubezpieczonego rośnie, gdyż niewypowiedziana umowa przedłuża się na następny okres. Ponadto ubezpieczający naraża się na komplikacje związane z jednoczesnem ubezpieczeniem się w dwóch Towarzystwach, obowiązek dowodu, że nie uczynił tego w celu przysporzenia sobie korzyści majątkowej etc.

W każdym razie utrudnia to ewentualne realizowanie odpowiedzialności Towarzystwa, a prawie zawsze pociąga za sobą opłatę podwójnej składki ubezpieczeniowej, — nieprodukcyjny wydatek, którego łatwo można było uniknąć.

Uwagi te mają charakter ogólnikowy. Zainteresowanych odsyłamy przedewszystkiem do Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Towarzystwa, w którem zawarł umowę. W każdym razie powyższe dane winny nieco ułatwić zorjentowanie się i odpowiednie ustosunkowanie, a w razie jakichkolwiek wątpliwości prosimy o kierowanie zapytań pod adresem Zw. Zw. Wł. Przed. Autob. Dział Prawno-Ubezpieczeniowy.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26. VI. 33 r.

w sprawie dodatku drogowego i opłat od materjałów pędnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (Dziennik Ustaw Rzplitej Polskiej Nr. 48 z dnia 5 lipca 1933 r.)

Na podstawie art. 18 ust. 3 i art. 18a ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) w brzmieniu nadanem ustawą z dnia 29 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 254) zarządza się co następuje:

§ 1. Dodatkowi drogowemu do państwowego podatku od olejów mineralnych, określonemu w art. 18 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), w brzmieniu nadanem ustawą z dnia 29 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 254) podlegają:

1) produkty, otrzymane z gazu ziemnego i oleju ziemnego (ropy naftowej) o ciężarze własnym do 0,810 przy 15° C — w wysokości 12 groszy od 1 kg;

2) produkty oleju ziemnego (ropy naftowej) o ciężarze własnym od 0,865 do 0,880 przy 15° C—w wysokości 4 groszy od 1 kg.

§ 2. (1) Opłacie, określonej w art. 18a ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) w brzmieniu nadanem ustawą z dnia 29 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 254) podlegają: spirytus etylowy (bezwodny, surowy i inny), przeznaczony do napędu pojazdów mechanicznych, benzol i syntetyczny spirytus metylowy w wysokości 12 groszy od 1 kg.

(2) Zwolniony jest od opłaty spirytus etylowy skażony, przeznaczony do poruszania silników w rolnictwie, oraz benzol, przeznaczony dla celów wojskowych (materjały wybuchowe).

§ 3. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrom Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Jędrzejewicz*
Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*
Minister Skarbu: *Wł. Zawadzki*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisł. Pieracki*
Kierownik Minister. Spraw Wojskowych: *Fabrycy*
Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych: *Nakoniecznikow-Klukowski.*

Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r.

o Państwowym Funduszu Drogowym

(Dziennik Ustaw Rzplitej Polskiej Nr. 45 z dnia 26 czerwca 1933 r.)

Rozdział I.

Państwowy Fundusz Drogowy

Art. 1.

Dla dostarczenia środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg państwowych, oraz udzielenia zapomóg na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg samorządowych, tworzy się Państwowy Fundusz Drogowy, który jest osobą prawną.

Art. 2.

Na pokrycie wydatków Państwowego Funduszu Drogowego służą następujące wpływy:

1) z opłat od pojazdów mechanicznych oraz niektórych pojazdów konnych (art. 6, 7, 8 i 9);

2) z opłat od reklam, umieszczonych wzdłuż dróg publicznych, poza granicami miast (art. 16);

4) z opłat, pobieranych na rzecz Skarbu Państwa na podstawie:

a) ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 32);

b) ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656);

c) ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336);

5) z dotacji Skarbu Państwa w wysokości, określonej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy;

6) z grzywien za przekroczenia przepisów ustaw, wymienionych w p. 4 lit. b) i c) oraz ustawy niniejszej;

7) z państwowych wytwórni materjałów drogowych;

8) ze sprzedaży państwowych materjałów drogowych, niepotrzebnych dla celów drogowych.

Art. 3.

(1) Państwowy Fundusz Drogowy ma prawo zaciągać pożyczki do łącznej wysokości 400.000.000 zł, względnie w równowartości w obcych walutach, z zabezpieczeniem na wpływach określonych w art. 2 p. 1), 2) i 3).

2) Szczegółowe warunki pożyczek Państwowego Funduszu Drogowego zatwierdza Minister Skarbu.

(3) Minister Skarbu ma prawo udzielać gwarancji państwowej do łącznej wysokości 400.000.000 zł, względnie w równowartości w obcych walutach, za pożyczki, zaciągnięte przez Państwowy Fundusz Drogowy.

Art. 4.

(1) Budżet Państwowego Funduszu Drogowego, sporządzony przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu i innymi zainteresowanymi ministrami, stanowi załącznik każdorocznego budżetu Ministerstwa Komunikacji.

(2) Wysokość dotacyj z Państwowego Funszu Drogowego dla związków komunalnych ustala corocznie Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Ministrem Skarbu.

(3) Zarząd Państwowym Funduszem Drogowym sprawuje Minister Komunikacji.

(4) Sprawozdanie rachunkowe Państwowego Funduszu Drogowego za każdy okres budżetowy będzie dołączane do właściwego zamknięcia rachunków państwowych.

Art. 5.

Minister Komunikacji ma prawo w porozumieniu z Ministrem Skarbu zwiększać wydatki, przewidziane w budżecie Państwowego Funduszu Drogowego, jak również ustala i nowe wydatki, w budżecie tym nieprzewidziane, o ile zmiany te nie spowodują powiększenia dotacji ze Skarbu Państwa na rzecz wymienionego Funduszu (art. 2 punkt 5).

Rozdział II.

Opłaty od pojazdów mechanicznych i od niektórych pojazdów konnych.

Art. 6.

(1) Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych w następującej wysokości w stosunku rocznym:

1) od pojazdów mechanicznych osobowych z wyjątkiem wymienionych w p. 4) i 5),—15 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;

2) od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów, z wyjątkiem wymienionych w p. 3,—20 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;

3) od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów, używanych do zarobkowego przewozu towarów, — 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;

4) od motocykla bez przyczepki — 40 zł. od sztuki;

5) od motocykla z przyczepką oraz od trzykołowych pojazdów mechanicznych (cyklonetek) — 60 zł. od sztuki.

(2) Przyczepki do pojazdów mechanicznych podlegają takim samym opłatom jak ciągnące je pojazdy.

(3) Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości do 50 kg. włącznie, a ilości ponad 50 kg. liczy się za pełne 100 kg.

(4) Od pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach z pełnemi obręczami gumowemi opłata podlega podwyżce o 25%, zaś od pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach z obręczami żelaznemi o 100%.

(5) Od pojazdów mechanicznych, posiadających na różnych osiach różne rodzaje obręczy, pobiera się opłatę od rodzaju obręczy, podlegającego wyższej opłacie.

Art. 7.

(1) Ustanawia się opłaty od pojazdów mechanicznych i konnych, używanych do zarobkowego przewozu osób poza obszarami jednej gminy.

(2) Opłaty wynoszą w stosunku rocznym:

1) od pojazdów mechanicznych, z wyjątkiem określonych w p. 2:

a) od każdego miejsca w pojeździe, przeznaczonego dla podróżnego, — 100 zł, a nadto

b) od każdego miejsca w pojeździe, przeznaczonego dla podróżnego, za każdy kilometr dziennego przebiegu — 0,40 zł.; opłaty, wymienione pod lit. a) i b), nie mogą łącznie przekraczać 300 zł. od jednego miejsca;

2) od pojazdów mechanicznych, używanych doraźnie:

a) posiadających do 6 miejsc dla podróżnych — 100 zł. od każdego z tych miejsc,

b) posiadających więcej niż 6 miejsc dla podróżnych — 200 zł. od każdego z tych miejsc;

3) od pojazdów konnych, z wyjątkiem używanych doraźnie — 20 zł. od każdego miejsca, przeznaczonego dla podróżnego.

(3) Miejsca w przyczepkach do pojazdów mechanicznych, określonych w ust. 1, podlegają takiej samej opłacie, jak miejsca w pojazdach.

(4) Opłaty od pojazdów mechanicznych i przyczepek, określone w ust. 2 i 3, pobiera się niezależnie od opłaty, określonej w art. 6.

(5) Opłat, określonych w ust. 2 p. 2, nie pobiera się, jeżeli pojazd jest wynajmowany w całości, a doraźnie.

Art. 8.

(1) Ustanawia się opłatę od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów poza obszarami jednej gminy.

(2) Opłata wynosi w stosunku rocznym—9 zł. od każdych 100 kg. nośności.

(3) Przy obliczaniu nośności pojazdów stosuje się odpowiednio przepis art. 6 ust. 3.

Art. 9.

Pojazdy, wprowadzone na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, o ile międzynarodowe umowy nie stanowią inaczej albo o ile z zastosowania zasady wzajemności co innego nie wynika, podlegają opłatom, określonym w art. 6, 7 i 8, z tą zmianą, że opłatę obliczać należy dziennie, najmniej jednak za okres pełnych trzech dni. Za podstawę obliczenia należy przyjmować wysokość opłaty rocznej. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu ustala przeciętne stawki dzienne, odpowiadające powyższym opłatom, z dodatkiem na koszty poboru.

Art. 10.

Upoważnia się Radę Ministrów do zmieniania w drodze rozporządzeń opłat, wymienionych w art. 6, 7 i 8, na całym obszarze Państwa lub na poszczególnych jego częściach, tudzież do zniżania opłat oraz zwalniania od nich. Jednakże opłaty, określone w art. 6, nie mogą być podwyższone więcej niż o 50%, opłaty, określone w art. 7 ust. 2 p. 1 i 2 więcej niż do 300 zł. od miejsca w pojeździe, zaś opłaty, określone w art. 8, więcej niż do 12 zł. od 100 kg. nośności.

Art. 11.

Od opłat, wymienionych w art. 6 wolne są pojazdy:

1) przeznaczone dla urzędowego użytku osób, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności, oraz konsulów i wicekonsulów zawodowych i ich sekretarzy, będących obywatelami państw obcych — za zastrzeżeniem wzajemności;

2) władz i urzędów państwowych (cywilnych i wojskowych) oraz władz i urzędów samorządu terytorjalnego;

3) przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe" oraz „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", z wyjątkiem pojazdów, używanych do zarobkowego przewożenia osób i bagaży;

4) pojazdy instytucyj i zakładów użyteczności publicznej, mianowicie: szpitali, zakładów dezynfekcyjnych, straży ogniowych, pogotowi ratunkowych, kas chorych, zakładów wodociągowych i kanalizacyjnych oraz oczyszczania miasta, jako też instytucyj dobroczynnych, o ile są niezbędne dla działalności tych instytucyj, względnie zakładów, oraz pojazdy mechaniczne, stanowiące własność gminy i przeznaczone do zarobkowego przewozu osób i towarów we własnym zarządzie gminy i na jej obszarze;

5) używane do objazdów służbowych własne pojazdy mechaniczne drogowego personelu technicznego, państwowego i samorządowego;

6) traktory, przeznaczone dla celów rolniczych, o ile nie są używane do przewozu ciężarów po drogach publicznych.

Art. 12.

(1) Do uiszczania opłat od pojazdów mechanicznych (art. 6 i 7) obowiązana jest osoba, na którą zarejestrowany jest pojazd. Obowiązek ten powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu, przyczem okresy krótsze niż miesiąc liczy się za cały miesiąc, a ustaje po upływie miesiąca, w którym pojazd został wycofany z ruchu. W razie przerw w komunikacji wskutek siły wyższej władza, pobierająca opłatę, może przyznać stosowne potrącenia.

(2) Do uiszczania opłaty od pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej (art. 9), obowiązana jest osoba, wprowadzająca pojazd.

(3) Do uiszczania opłaty od pojazdów konnych (art. 7 i 8) obowiązany jest właściciel pojazdu. Obowiązek uiszczania tej opłaty powstaje z chwilą potwierdzenia przez władzę przemysłową zgłoszenia o rozpoczęciu wykonywania przewozu, a ustaje po zaniechaniu wykonywania przewozu.

Art. 13.

Do stawek opłat od pojazdów nie mogą być ustanowione żadne dodatki zarówno na rzecz Państwa, jak i na rzecz związków samorządowych.

Rozdział III.

Opodatkowanie materjałów pędnych

Art. 14.

(1) Ustanawia się dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych. Dodatkowi podlegają oleje mineralne, które mogą być używane do napę u pojazdów mechanicznych.

(2) Dodatek wynosi 12 groszy od 1 kg.

(3) Rada Ministrów określa w drodze rozporządzeń, jakie oleje w rozumieniu ust. 1 podlegają dodatkowi, oraz władna jest obniżać wysokość tego dodatku, względnie zwalniać od tego dodatku.

(4) Dodatek drogowy pobierają właściwe władze skarbowe łącznie z podatkiem od olejów mineralnych.

(5) Do dodatku drogowego stosuje się odpowiednio przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252), z wyjątkiem przepisów art. 1—3.

(6) Zwolnione są od dodatku drogowego oleje mineralne;

a) wywożone pod kontrolą skarbową z rafinerji lub wolnego składu zagranicę lub na obszar W. M. Gdańska;

b) używane do napędu pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, w ilościach zwolnionych od cła przywozowego;

c) używane do napędu silników statków powietrznych wojskowych i cywilnych; oleje mineralne dla cywilnych statków powietrznych wolne są od dodatku drogowego, jeżeli są nabywane na warunkach, które określają rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu.

Art. 15.

(1) Materjały, nieobjęte art. 14, które same lub w połączeniu z innemi mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych, podlegają opłacie w wysokości 12 gr. od 1 kg.

(2) Przepisy art. 14 ust. 3 i 6 stosuje się odpowiednio do opłaty, wymienionej w ust. 1.

(3) Do uiszczania opłaty obowiązana jest osoba, wprowadzająca do wolnego obrotu materjały, podlegające opłacie. Obowiązek ten powstaje z chwilą wprowadzenia tych materjałów do wolnego obrotu. Przy sprowadzaniu takich materjałów z zagranicy do uiszczania opłaty obowiązana jest osoba, na której rachunek odbywa się odprawa celna, przy sprowadzaniu zaś takich materjałów z Wolnego Miasta Gdańska obowiązek zapłaty ciąży na osobie, dla której według dowodów przekazowych przesyłka jest przeznaczona.

Rozdział IV.

Opłata od reklam.

Art. 16.

Ustanawia się opłatę od reklam (znaków, szyldów, napisów), umieszczanych wzdłuż dróg publicznych na budynkach, słupach, kioskach i t. p. poza granicami miast, w wysokości do 25 zł. rocznie za jeden metr kwadratowy powierzchni reklamy.

Art. 17.

Od opłat zwolnione są reklamy przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, umieszczone na budynkach i ogrodzeniach tych budynków, w których znajdują się dane przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe.

Rozdział V.

Wymiar, pobór i ściąganie opłat

Art. 18.

(1) Przepisy o wymiarze, poborze i ściąganiu opłat, wymienionych w art. 6, 7, 8, 9, 15 i 16, o władzach państwowych i samorządowych, powołanych do tych czynności, o terminie płatności, o kredytowaniu, odraczaniu, przyznawaniu ulg, rozkładaniu na raty i odpisywaniu z powodu niemożności ściągnięcia opłat, jak również przepisy o kontroli poboru opłat, oraz o premjach za wykrycie nadużyć wydadzą Ministrowie Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w drodze rozporządzeń.

(2) Nieuiszczone we właściwym terminie opłaty, wymienione w ust. 1, będą ściągane w trybie administracyjnym wraz z karami (odsetkami) za zwłokę i kosztami egzekucyjnemi. Koszty egzekucyjne oraz kary (odsetki) za zwłokę pobiera się według stopy, obowiązującej dla bezpośrednich podatków państwowych. Koszty egzekucyjne przypadają władzy, której organ przeprowadził egzekucję.

(3) Dowód rejestracyjny na pojazd traci ważność, jeżeli nie uiszczono należnej opłaty we właściwym terminie płatności.

(4) Prawo żądania zwrotu nienależnie pobranych opłat przedawnia się w ciągu roku, licząc od dnia uiszczenia. Prawo żądania opłat przedawnia się w ciągu 10 lat, licząc od dnia powstania obowiązku uiszczenia; przedawnienie przerywa każdy krok urzędowy, podjęty przez właściwą władzę w celu ściągnięcia opłaty.

(5) Za czynności władz samorządowych przy wymiarze, poborze i ściąganiu opłat będzie przyznawane odszkodowanie w wysokości, nie przenoszącej 5% uiszczonych opłat oraz kar (odsetek) za zwłokę.

Rozdział VI.

Postanowienia karne.

Art. 19.

(1) Kto uchyla się od obowiązku płacenia opłat, określonych w art. 6, 7, 8, 9 i 16, podlega karze pieniężnej do wysokości 20-krotnej sumy opłaty, uszczuplonej lub na uszczuplenie narażonej.

(2) Kto potajemnie (bez zawiadomienia władzy wymiarowej) lub bez dopełnienia przepisanych warunków wydaje lub wywozi z wytwórni materjały, podlegające opłacie, określonej w art. 15, podlega karze pieniężnej w wysokości 5-krotnej kwoty opłaty, uszczuplonej lub na uszczuplenie narażonej, jednak w wysokości nie mniejszej od sumy 100 zł., nadto zaś karze konfiskaty materjałów, wprowadzonych do wolnego obrotu bez uiszczenia opłaty. Jeśli konfiskaty nie można zarządzić z powodu znajdywania się materjałów tych w rękach osób trzecich, będących w dobrej wierze, wtedy zamiast konfiskaty orzeka się do-

datkową karę pieniężną w wysokości wartości materjałów.

(3) Kto prowadzi w wytwórni księgi i zapiski, przepisane dla kontroli opłaty, określonej w art. 15, niezgodne z rzeczywistością w celu uszczuplenia opłaty, podlega karze, określonej w ust. 2.

(4) Kto dopuszcza się naruszenia innych popostanowień art. 15 lub przepisów, wydanych na podstawie tych postanowień, ulega karze pieniężnej od 10 do 300 złotych.

(5) Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia kary pieniężnej, karę zastępczego aresztu według słusznego uznania, jednak nie ponad cztery tygodnie.

(6) Do orzekania powołane są powiatowe władze administracji ogólnej, jeżeli tymże władzom lub władzom samorządowym zostaną poruczone czynności wymiarowe, zaś władze skarbowe, jeżeli czynności te zostaną przekazane tymże władzom.

W razie przekazania czynności wymiarowych władzom skarbowym do orzecznictwa karnego będą stosowane przepisy ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355).

(8) Kto narusza przepisy w obrocie towarowym z zagranicą i Wolnem Miastem Gdańskiem w związku z przywozem, wywozem lub przewozem materjałów, podlegających opłacie wymienionej w art. 15, ulega karom, ustanowionym za te naruszenia co do innych towarów (art. 45 i nast. oraz art. 133—135 ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz 355). Do orzekania powołane są władze skarbowe, przy zastosowaniu ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355).

Art. 20.

Naruszenia postanowień art. 14 oraz przepisów, wydanych na podstawie tych postanowień, podlegają karom, określonym w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252), przy zastosowaniu ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U.R.P. Nr. 34, poz. 355). Postanowienia art. 14 tejże ustawy mają tu analogiczne zastosowanie.

Rozdział VII.

Postanowienia końcowe.

Art. 21.

(1) Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od 1 kwietnia 1931 r.

(2) Od tego terminu znosi się:

1) pobieranie od pojazdów mechanicznych i konnych, wymienionych w art. 6, 7 i 8 niniejszej ustawy, opłat mytniczych, przewidzianych w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 32) z tym wyjątkiem, że zezwolone na zasadzie tegoż art. 24 wyjątkowe opłaty będą mogły być pobierane przez związki samorządowe do końca okresu, na jaki zezwolenie zostało wydane, oraz, że od dnia 1 kwietnia 1931 r. będą mogły być pobierane opłaty mytnicze od tych pojazdów na takich większych mostach, które zostały zbudowane z funduszów, uzyskanych z pożyczek amortyzowanych z opłat mytniczych, pobieranych na tych mostach, a to do zamortyzowania się tych pożyczek;

2) prawo pobierania od pojazdów mechanicznych i konnych, wymienionych w art. 6, 7 i 8, opłat za używanie dróg, na podstawie art. 27 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 106, poz. 884); nie znosi się jednak prawa pobierania opłat na urządzenia drogowe, przeznaczone specjalnie do udogodnienia ruchu pojazdów mechanicznych, jak dworce autobusowe i t. p.;

3) prawo pobierania od pojazdów mechanicznych i konnych, określonych w art. 6, 7 i 8 opłat, wymienionych w art. 19 ust. 2, 23 ust. 1 i 24 ust. 2 (opłaty kopytkowe) ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z 1921 roku Nr. 6, poz. 32);

4) pobieranie opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych.

Art. 22.

(1) Przepisy, dotyczące opłat, określonych w art. 9, 14, 15 i 18 obowiązują również na obszarze województwa śląskiego.

(2) Pomiędzy Państwowym Funduszem Drogowym a wojewódzkim funduszem drogowym (Skarbem Śląskim) będzie dokonywany rozrachunek celem podziału wpływów, pochodzących ze źródeł dochodowych, wymienionych w ust. 1, a to według zasad następujących:

a) udział wojewódzkiego funduszu drogowego (Skarbu Śląskiego) we wpływach od materjałów pędnych będzie określany według stosunku ogólnej wagi pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych na obszarze województwa śląskiego, do ogólnej wagi pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych na obszarze Państwa, udział zaś wojewódzkiego funduszu drogowego, we wpływach, pochodzących z opłat od pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, będzie określany według stosunku ilości przejazdowych punktów granicznych, upoważnionych do odprawy celnej pojazdów mechanicznych na śląskim odcinku granicznym, do ilości takich punktów granicznych całego Państwa;

b) sumy, pobrane na obszarze województwa śląskiego ze źródeł, określonych w ust. 1, będą przelewane do wojewódzkiego funduszu drogowego jako zaliczka na poczet należności tego funduszu;

c) wysokość kwoty, należnej wojewódzkiemu funduszowi drogowemu, ustalają corocznie do końca miesiąca lipca za ubiegły okres budżetowy Ministrowie Komunikacji i Skarbu po wysłuchaniu Śląskiej Rady Wojewódzkiej.

Art. 23.

Upoważnia się Ministrów Komunikacji i Skarbu do umarzania nieściągalnych opłat, wymierzonych na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81).

Art. 24.

(1) Pozostają w mocy przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784).

(2) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu określi wysokość sumy, jaka z wpływów Państwowego Funduszu Drogowego z opodatkowania materjałów pędnych, przeznaczona będzie na premjowanie pojazdów mechanicznych.

Art. 25

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrom Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i innymi interesowanymi ministrami.

Rozporządzenie ministrów: Komunikacji i Skarbu

z dnia 12 maja 1933 r.

Wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym. (Dziennik Ustaw Rzplitej Polskiej Nr. 52 z dnia 13 lipca 1933 r.)

Na podstawie art. 14 ust. 6 pkt. c), 18 ust. 1 i 25 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 45, poz. 352) zarządza się co następuje:

§ 1. Wpływy Państwowego Funduszu Drogowego, ustanowione ustawą z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 45, poz. 352), nazywaną w dalszym ciągu „ustawą“, będą wymierzane, pobierane, kontrolowane i ściągane w sposób, określony w rozporządzeniu niniejszem.

§ 2. (1) Opłatom (art. 6 i 7 ustawy) podlegają pojazdy mechaniczne za czas od początku miesiąca, w którym pojazd mechaniczny został dopuszczony do ruchu przez wydanie dowodu rejestracyjnego i znaków rejestracyjnych, do końca miesiąca, w którym pojazd mechaniczny został wycofany z ruchu przez zwrócenie dowodu rejestracyjnego i znaków rejestracyjnych. Jeżeli osoba, na którą pojazd mechaniczny jest zarejestrowany, nie jest w możności zwrócić dowodu rejestracyjnego i znaków rejestracyjnych, wycofanie pojazdu mechanicznego z ruchu przez tę osobę może być dokonane przez złożenie właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej deklaracji o wycofaniu pojazdu mechanicznego z ruchu. W tym przypadku należy uzasadnić niemożność zwrócenia dowodu rejestracyjnego i znaków rejestracyjnych.

(2) Pojazdy mechaniczne instytucyj i zakładów użyteczności publicznej (art. 11, pkt. 4 ustawy) są wolne od opłaty, o ile ich niezbędność dla działalności tych instytucyj lub zakładów, zostanie stwierdzona przez właściwą powiatową władzę administracji ogólnej.

(3) Pojazdy mechaniczne własne drogowego personelu technicznego (art. 11, pkt. 5 ustawy) są wolne od opłaty, o ile przełożona władza służbowa posiadacza pojazdu zaświadczy, że są one używane do objazdów służbowych.

§ 3. (1) Pojazdy mechaniczne, używane do zarobkowego przewozu osób na obszarze jednej gminy, a tylko częściowo poza jej obszarem, podlegają opłacie, ustanowionej w art. 7 ust. 2 pkt. 1b ustawy tylko za odcinek drogi, położony poza obszarem gminy.

(2) Za podstawę do ustalania dziennego przebiegu pojazdu mechanicznego (art. 7 ust. 2 pkt. 1 b) należy przyjmować, według zatwierdzonego rozkładu jazdy, ilość dni kursowania pojazdu mechanicznego oraz ilość kilometrów, jaką pojazd przebywa dziennie.

§ 4. W razie uszkodzenia kursującego pojazdu mechanicznego, posiadającego więcej niż 6 miejsc dla podróżnych, i zastąpienia go czasowo pojazdem rezerwowym, pobiera się opłatę, ustanowioną w art. 7 ust. 2 p. 1 ustawy według stawek, określonych w ust. 2 pkt. 2 b tegoż artykułu.

§ 5. (1) Opłaty (art. 6 i 7 ustawy) uiszcza osoba, na którą pojazd jest zarejestrowany.

(2) Opłaty uiszcza się na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O. od pojazdów mechanicznych zarobkowych — miesięcznie —, a od pojazdów mechanicznych niezarobkowych — kwartalnie, — zgóry, w pierwszym dniu miesiąca względnie kwartału, za który opłata przypada. Pierwszą opłatę uiszcza się przy rejestracji pojazdu mechanicznego i dopiero po zapłaceniu jej może być wydany dowód rejestracyjny i znaki rejestracyjne.

(3) Wojewódzka władza administracji ogólnej może zezwolić na uiszczanie opłat od pojazdów mechanicznych zarobkowych, używanych doraźnie (art. 7 ust. 2 pkt. 2 b ustawy), za każdy dzień przewozu według dziennych stawek wynoszących:

1) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 7 do 14 miejsc dla podróżnych — 8 zł;

2) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 15 do 18 miejsc dla podróżnych — 10 zł;

3) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 19 do 22 miejsc dla podróżnych — 12 zł;

4) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 23 do 26 miejsc dla podróżnych — 14 zł;

5) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 27 do 30 miejsc dla podróżnych — 16 zł;

6) od pojazdu mechanicznego, posiadającego od 31 do 34 miejsc dla podróżnych — 18 zł;

7) od pojazdu mechanicznego, posiadającego ponad 34 miejsc dla podróżnych — 20 zł.

§ 6. (1) Obliczenie i pobór opłat od pojazdów mechanicznych (art. 6 i 7 ustawy) uskutecznia wojewódzka władza administracji ogólnej. Ściąganie opłat uskutecznia zarząd gminy.

(2) Opłaty od pojazdów mechanicznych (art. 6 i 7 ustawy) oblicza się jednorazowo za cały rok budżetowy (od 1 kwietnia do 31 marca) względnie od początku miesiąca, w którym powstał obowiązek płacenia (§ 2 ust. 1), do końca danego roku budżetowego.

(3) Wysokość opłat od pojazdów mechanicznych (art. 6 i 7 ustawy) ustala się w karcie kontroli opłat, która — po uskutecznieniu opłaty — służy jako dowód uiszczenia i powinna być okazywana organom kontrolującym na ich żądanie.

(4) W razie zmiany osoby, na którą pojazd mechaniczny jest zarejestrowany, przerejestrowanie pojazdu mechanicznego może nastąpić dopiero po uiszczeniu należnej opłaty od odnośnego pojazdu mechanicznego.

(5) Płatnikom, którzy uiszczą opłaty od pojazdów mechanicznych, określone w art. 6 i 7 ustawy, za cały rok zgóry, udziela się ulgi w wysokości 10%. Ulga powyższa nie przysługuje, jeśli płatnik korzysta z premji na podstawie art. 7 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) lub na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 784).

§ 7. (1) Dzienne stawki opłat, określonych w art. 9 ustawy, wynoszą:

1) od pojazdów mechanicznych osobowych, posiadających do 6 miejsc dla podróżnych, za pierwsze 3 dni 5 zł, i za każdy następny dzień 1 zł;

2) od pojazdów mechanicznych osobowych, posiadających do 25 miejsc dla podróżnych za pierwsze 3 dni 25 zł. i za każdy następny dzień 10 zł;

3) od pojazdów mechanicznych osobowych, posiadających ponad 25 miejsc dla podróżnych, za pierwsze 3 dni 50 zł. i za każdy następny dzień 15 zł;

4) od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów o ciężarze własnym:

a) do 2.000 kg — za pierwsze 3 dni — 10 zł. i 2 zł. za każdy następny dzień;

b) do 4.000 kg — za pierwsze 3 dni — 20 zł. i 5 zł. za każdy następny dzień;

c) ponad 4.000 kg — za pierwsze 3 dni — 40 zł. i 10 zł. za każdy następny dzień;

5) od motocykla bez przyczepki — za pierwsze 3 dni — 1.50 zł. i 40 gr. za każdy następny dzień; od motocykla z przyczepką za pierwsze 3 dni 2 zł. i 50 gr. za każdy następny dzień;

6) od pojazdów konnych ciężarowych — za pierwsze 3 dni — 2 zł. i 50 gr. za każdy następny dzień.

(2) Przyczepki pojazdów mechanicznych z wyjątkiem wymienionych w ust. 1 p. 5, podlegają opłatom, określonym w ust. 1 p. 1 — 4 w zależności od ilości miejsc lub ciężaru własnego.

(3) Nie pobiera się opłat od pojazdów mechanicznych ani od przyczepek pojazdów mechanicznych straży ogniowych i ambulansów sanitarnych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, w celu niesienia pomocy.

(4) Zarejestrowanie pojazdu mechanicznego, wprowadzonego na czasowy pobyt zpoza obszaru Rzeczypospolitej, może nastąpić po uiszczeniu opłaty za czas pobytu, nieopłacony przy wjeździe.

(5) Rozpoczęty dzień liczy się za cały dzień.

§ 8. (1) Przy wjeździe uiszcza się opłaty od pojazdów mechanicznych (art. 9 ustawy) za okres najmniej trzech dni; przy wyjeździe za każdy nieopłacony przy wjeździe dzień pobytu.

(2) Obliczenie, pobór i ściąganie opłat uskuteczniają organa, upoważnione do wykonywania odprawy celnej i kontroli skarbowej.

(3) Organ, pobierający przy wjeździe opłatę, obowiązany jest wydać płatnikowi kartę kontroli opłaty, która jest dowodem uiszczenia opłaty i w okresie swej ważności zwalnia od opłaty przy ponownem przekraczaniu granicy. Kartę tę należy okazywać organom kontrolującym na ich żądanie.

(4) Organ, pobierający przy wyjeździe opłatę, obowiązany jest wydać płatnikowi kwit na uiszczoną opłatę.

(5) Przekazywanie Państwowemu Funduszowi Drogowemu opłat, pobranych przez organa, wymienione w ust. 2, odbywa się w trybie, określonym w § 17 ust. 1 pkt. c).

§ 9. Od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt zpoza obszaru Rzeczypspolitej Polskiej (art. 9 ustawy), w celu wykonywania zarobkowego przewozu osób i towarów, można zamiast stawek opłat, określonych w § 7, uiszczać opłaty według stawek, określonych w art. 6, 7 i 8 ustawy.

§ 10. (1) Opłatom (art. 7 ust. 2 pkt. 3 i art. 8 ustawy), podlegają pojazdy konne za czas od dnia potwierdzenia przez właściwą władzę przemysłową zgłoszenia o rozpoczęciu wykonywania przewozów, stosownie do przepisów prawa przemysłowego, do dnia przyjęcia przez tę władzę zgłoszenia o zaprzestaniu wykonywania przewozów.

(2) Za doraźne przewozy, w rozumieniu art. 7 ust. 2 pkt. 3 ustawy, należy uważać przewozy, które nie podlegają zgłoszeniu u władzy przemysłowej, stosownie do przepisów prawa przemysłowego. Takie przewozy nie podlegają również opłatom, określonym w art. 8 ustawy.

(3) Nośność pojazdu konnego (art. 8 ust. 2 ustawy) oblicza się według sumy szerokości obreczy wszystkich kół, przyjmując, że na 1 cm tej szerokości przypada 100 kg. nośności pojazdu, a na obszarze województw: wileńskiego, nowogródzkiego, poleskiego i wołyńskiego 50 kg. nośności pojazdu.

§ 11. (1) Opłaty (art. 7 ust. 2 pkt. 3 i art. 8 ustawy), uiszcza osoba, ustalona w potwierdzeniu władzy przemysłowej o zgłoszeniu wykonywania przewozów.

(2) Opłaty wymierza się jednorazowo za cały rok budżetowy (od 1 kwietnia do 31 marca) względnie od dnia potwierdzenia przez władzę przemysłową zgłoszenia o rozpoczęciu wykonywania przewozów do końca danego roku budżetowego, a uiszcza się je na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O. miesięcznie zgóry. Termin uiszczenia należnej opłaty upływa z ostatnim dniem miesiąca, za który opłata przypada.

§ 12. (1) Wymiar, pobór i ściąganie opłat (art. 7 ust. 2 pkt. 3 i art. 8 ustawy), uskuteczniają w gminach miejskich, wydzielonych z powiatowych związków samorządowych, — zarządy tych gmin, w innych gminach miejskich oraz w gminach wiejskich — właściwe wydziały powiatowe, na podstawie wprowadzonych w tym celu rejestrów. Czynności te może wydział powiatowy przekazać gminie.

(2) Władze przemysłowe I instancji obowiązane są przesyłać właściwym władzom wymiarowym, w ciągu pierwszych 10 dni każdego kwartału, wykazy osób, które w poprzednim kwartale otrzymały potwierdzenie zgłoszenia o uprawianiu przewozów lub potwierdzenie o zaprzestaniu uprawiania przewozów pojazdami konnemi, podlegającemi opłacie.

(3) Osoby, uprawiające zarobkowy przewóz osób lub towarów, pojazdami konnemi, obowiązane są na żądanie organów, wymienionych w ust. 1, składać w terminach przez te organa określonych, deklaracje, zawierające dane potrzebne do wymiaru opłaty.

§ 13. Płatnikom, którzy uiszczą opłaty, określone w art. 7 ust. 2 pkt. 3 i w art. 8 ustawy za cały rok zgóry, udziela się ulgi w wysokości 10%.

§ 14. (1) Dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych (art. 14 ustawy), uiszcza osoba, wprowadzająca do obrotu oleje mineralne, podlegające dodatkowi drogowemu, łącznie z państwowym podatkiem od olejów mineralnych.

(2) Przedsiębiorcy wytwórni i wolnych składów olejów mineralnych obowiązani są wykazywać należności z tytułu dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych w rubryce 36 (uwagi) księgi wywozu przetworów naftowych za opłatą podatku, prowadzonej stosownie do postanowienia § 105 p. d) rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 13 października 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 862).

(3) Wymiar, pobór, ściąganie, kredytowanie, odpisywanie z powodu nieściągalności oraz kontrolę poboru dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych uskuteczniają władze skarbowe, przy zastosowaniu odpowiednich przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252) oraz rozporządzenia wykonawczego Ministra Skarbu z dnia 13 października 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 862).

§ 15. Kasy urzędów skarbowych oraz kasy urzędów celnych na podstawie wymiarów, dokonanych przez urzędy skarbowe akcyz i monopolów państwowych względnie urzędy celne, pobierają dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych równocześnie z państwowym podatkiem od olejów mineralnych.

§ 16. (1) Opłaty drogowe od spirytusu etylowego, przeznaczonego do napędu pojazdów mechanicznych uiszczają:

a) w razie, gdy spirytus ten jest wypuszczony do obrotu w postaci mieszanek napędowych przez zakłady produkujące te mieszanki — zakłady produkcji mieszanek, przyczem uiszczenie opłaty drogowej powinno nastąpić przed wprowadzeniem mieszanek do obrotu;

b) w razie sprzedaży przez Dyrekcję Państwowego Monopolu Spirytusowego tego spirytusu innym odbiorcom, aniżeli wymienionym pod lit. a) niniejszego ustępu, opłatę drogową obowiązany jest wpłacić odbiorca na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O.; opłata powinna być uiszczona przed pobraniem spirytusu;

c) w razie zwalniania spirytusu przez Dyrekcję Państwowego Monopolu Spirytusowego opłatę uiszczają przedsiębiorcy gorzelni w drodze wpłacania odpowiedniej kwoty na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O.; opłata powinna być uiszczona przed dokonaniem skażenia tego spirytusu.

(2) Przepisy pkt. b) i c) ust. 1 nie dotyczą spirytusu, zwolnionego od opłaty drogowej, przeznaczonej do poruszania silników w rolnictwie, z wyjątkiem spirytusu, przeznaczonego do napędu pojazdów mechanicznych, służących do lokomocji (samochody, motocykle i t. p.).

(3) Wymiar, pobór, ściąganie, kredytowanie, odpisy z powodu nieściągalności oraz kontrolę poboru opłat drogowych od zakładów, wymienionych w ustępie 1 lit. a), uskuteczniają władze skarbowe, zgodnie z przepisami § 14 ustępu 3

rozporządzenia niniejszego; władze te przeprowadzają także kontrolę poboru opłat drogowych, uiszczanych przez odbiorców, wymienionych w ustępie 1 lit. b) i c).

§ 17. (1) Wpływy z dodatku drogowego (art. 14 ustawy), z opłat od materjałów pędnych (art. 15 ustawy) i z opłat od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt zpoza obszaru Rzeczypospolitej (art. 9 ustawy), zarachowują organa skarbowe oraz celne do sum obrotowych i zapisują do osobnych wykazów szczegółowych (kont) sum obrotowych, zatytułowanych:

a) „Wpływy dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego“;

b) „Wpływy z opłat od materjałów pędnych na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego“;

c) „Wpływy z opłat od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt zpoza obszaru Rzeczypospolitej, na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego“.

(2) Izby skarbowe zakładają w księdze sum obrotowych osobne konta, zatytułowane w sposób, wymieniony w ust. 1 i na konta te zapisują miesięczne sumy wpływów dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych, z opłat od materjałów pędnych i z opłat od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt zpoza obszaru Rzeczypospolitej, ustalają ogólną sumę tych wpływów za ubiegły miesiąc i sumę tę do dnia 10 następnego miesiąca przelewają ze swego konta na konto Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O.

§ 18. Mieszanki napędowe, sprowadzane zpoza obszaru Rzeczypospolitej, z wyjątkiem przeznaczonych do napędu pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt i w ilościach zwolnionych od cła przywozowego, podlegają jako całość opłacie (art. 15 ustawy) według stawki dla olejów mineralnych o gęstości do 810^0 przy 15^{0}C.

§ 19. (1) Opłaty od benzolu, syntetycznego alkoholu metylowego i innych materjałów, niewymienionych w § 16, a podlegających opłacie (art. 15 ustawy), uiszczają wytwórcy w dniu 1 i 16 każdego miesiąca w stosunku do materjałów, sprzedawanych na rynku wewnętrznym w ciągu ubiegłych 15 dni. Opłaty uiszczać należy na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogowego w P.K.O.; wskazując na blankiecie nadawczym tytuł wpłaty i ilość sprzedanych materjałów.

(2) O ile opłaty nie zostały zapłacone w terminie lub zostały zapłacone niezgodnie z art. 15 ustawy, oraz ust. 1 paragrafu niniejszego, wymiar, pobór i ściąganie opłat uskuteczniają organa, wymienione w § 12 ust. 1.

(3) Opłaty od sprowadzanych z zagranicy materjałów, wymienionych w ust. 1, uiszcza osoba, na której rachunek odbywa się odprawa celna— przy odprawie celnej, zaś od takich materjałów, sprowadzanych z W. M. Gdańska osoba, dla której według dowodów przesyłka jest przeznaczona — przy odbiorze w urzędach przekazowych.

§ 20. Wytwórnie materjałów, wymienionych w § 19 ust. 1, podlegają w zakresie obrotu materjałów i uiszczania przypadających opłat, kontroli władz wymiarowych (§ 12 ust. 1). Wytwórnie te obowiązane są:

1) prowadzić księgi kontroli produkcji i sprzedaży materjałów, w których zapisywac należy bezzwłocznie każdą ilość wyprodukowanych materjałów, oraz każdą ilość materjałów, sprzedanych z wytwórni z podaniem imienia, nazwiska i miejsca zamieszkania nabywcy;

2) wystawiać nabywcy kwit na każdą ilość sprzedanych materjałów, podlegających opłacie;

3) składać właściwej władzy wymiarowej (§ 12 ust. 1), do dnia 15 każdego miesiąca deklaracje o ilości materjałów, podlegających opłacie, wysłanych w ciągu ubiegłego miesiąca na rynek wewnętrzny i na wywóz do obszaru W. M. Gdańska lub zagranicę, z przedstawieniem dowodów wywiezienia;

4) przedstawiać funkcjonarjuszom, uprawnionym do wykonywania kontroli, do wglądu księgi kontroli produkcji i sprzedaży oraz udzielać im wszelkich potrzebnych wyjaśnień co do produkcji i obrotu materjałów, podlegających opłacie.

§ 21. (1) Zwolnione są od dodatku drogowego i od opłaty (art. 14 i 15 ustawy) materjały pędne, używane do napędu silników statków powietrznych, cywilnych, jeśli są nabywane wyłącznie dla celów lotniczych, w wytwórniach (wolnych składach) tych materjałów przez przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej, działające na podstawie koncesyj. Materjały te będą wysyłane z wytwórni (wolnego składu) w sposób stosowany przy przesyłaniu artykułów podatkowych pod węzłem podatku t. j. pod zamknięciem urzędowem i za świadectwem przewozowem według wzoru ustalonego w załączniku 1 do § 105 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 13 października 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 862).

(2) Przedsiębiorstwa, wymienione w ust. 1, mogą na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji odstępować wyłącznie dla celów lotniczych materjały pędne, zwolnione od opodatkowania, klubom lotniczym i właścicielom statków powietrznych, wpisanych do państwowego rejestru statków powietrznych w Polsce. Przedsiębiorstwa, uprawnione do pobierania materjałów zwolnionych od opodatkowania, powinny prowadzić wykazy otrzymywanych oraz zużytych i odstępowanych materjałów pędnych.

(3) Osoby, nabywające materjały pędne dla celów lotniczych od przedsiębiorstw, wymienionych w ust. 2, obowiązane są prowadzić wykazy otrzymanych i zużytych materjałów pędnych.

(4) Używanie do innych celów niż lotniczych materjałów pędnych, zwolnionych od opodatkowania w myśl ust. 1 i 2, jest zabronione.

§ 22. (1) Opłaty od materjałów, wymienionych w § 19, z wyjątkiem opłat, wymienionych w punkcie 3 tego paragrafu, mogą być kredytowane. Kredytowane opłaty płatne są najpóźniej

15 dnia czwartego miesiąca, następującego po miesiącu, w którym wydano materjały do wolnego obrotu z wytwórni, a 15 dnia drugiego miesiąca po wydaniu materjałów do wolnego obrotu z wolnego składu, wraz z odsetkami w wysokości 6% w stosunku rocznym.

(2) Kredytowanie załatwia wojewódzka władza administracji ogólnej na wniosek władzy wymiarowej.

(3) Kredytowanie uzależnia się od zabezpieczenia należności.

(3) Z kredytu nie mogą korzystać wytwórnie, znajdujące się w stanie upadłości lub pod nadzorem sądowym.

(5) Kredytowane należności zabezpiecza się:

1) przez wpisanie do ksiąg gruntowych (wieczystych) hipoteki kaucyjnej;

2) przez solidarną porękę zakładów kredytowych, których zdolność poręki zostanie uznana przez Ministrów Komunikacji i Skarbu. Kredyt gaśnie, gdy poręczająca instytucja wstrzymała lub zawiesiła wypłaty, albo, gdy została ogłoszona upadłość odnośnego zakładu;

3) przez zastaw papierów wartościowych, przyjmowanych pod zastaw przez Bank Polski.

(6) Inne formy zabezpieczenia mogą być przyjęte za zezwoleniem Ministrów Komunikacji i Skarbu.

(7) Osoba, dająca zabezpieczenie, wymienione w ust. 5 pkt. 2, obowiązana jest wystawić dokument poręki.

(8) Na terenie mocy obowiązującej kodeksu Napoleona i Tomu X Cz. I Zbioru Praw b. Ces. Ros. dokument zastawu ma być sporządzony w formie notarjalnej.

§ 23. Do podania o udzielenie kredytu za zabezpieczeniem hipotecznem należy dołączyć wyciąg z wykazu hipotecznego, obejmujący wszystkie działy względnie karty i oszacowanie odnośnej nieruchomości, dokonane przez władze sądowe bądź wojewódzkie władze administracji ogólnej lub też przez banki państwowe i zakłady kredytu długoterminowego (towarzystwa kredytowe ziemskie i miejskie). Kredytu udziela się do wysokości 50% szacunku gruntów i budynków bez ich wewnętrznego urządzenia, po potrąceniu z tej sumy wszystkich długów hipotecznych. Uwzględnia się tylko budynki murowane, kryte w sposób ogniotrwały, mieszkalne i przemysłowe. Z kredytu korzystać można dopiero po zapisaniu prawa zastawu względnie hipoteki kaucyjnej na sumę o 20% wyższą od kredytowanej należności i po dostarczeniu dowodów zapisania kaucji oraz — o ile nieruchomość podlega ubezpieczeniu od ognia — po dostarczeniu polisy asekuracyjnej, opiewającej na sumę nie mniejszą niż suma kaucyjna oraz cesji względnie dowodu scedowania na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego sumy ubezpieczenia, płatnej na wypadek pożaru. Zapis kaucyjny ma figurować na pierwszem miejscu hipoteki; na dalszych miejscach zapis może być przyjęty tylko za zgodą Ministra Komunikacji i Skarbu.

§ 24. (1) Od kredytowanej należności pobiera się odsetki w wysokości 6% w stosunku rocznym.

(2) Kredytowane kwoty płatne są najpóźniej w dniu upływu terminu, kredytu, a jeśli płatność kredytowanej należności przypada w dzień świąteczny, wówczas należność uiszcza się w następnym dniu powszednim.

(3) Nieuiszczenie kredytowanej należności w oznaczonym terminie powoduje natychmiastową wymagalność nietylko płatnych w tym terminie zaległości, lecz również wszelkich późniejszych płatnych rat z tytułu kredytowanej należności. W tym przypadku ulega ściągnięciu w drodze przymusowej całkowita należność, przypadająca od dłużnika, zwiększona o odsetki za kredytowanie, obliczone do daty uchybionego terminu płatności, od której to należności, zwiększonej o wymienione w ust. 1 odsetki, pobierana będzie nadto kara za zwłokę w wysokości jak dla podatków bezpośrednich, z wyjątkiem podatku gruntowego, za czas od uchybionego terminu płatności do czasu wyegzekwowania lub uiszczenia należności. Nadto nieuiszczenie kredytowanej należności w terminie powoduje utratę prawa korzystania z kredytu, które może być przywrócone jedynie za zgodą Ministrów Komunikacji i Skarbu.

(4) Kary za zwłokę należeć się będą z samego prawa bez potrzeby wzywania i skargi sądowej.

§ 25. (1) Opłacie (art. 16 ustawy) podlegają wszelkie reklamy (znaki, szyldy, napisy), wywieszane, wyświetlane lub pokazywane poza granicami administracyjnemi miast, o ile wskutek swej widoczności z drogi stanowią one reklamę drogową, za czas od pierwszego dnia następnego miesiąca po ustawieniu reklamy do końca miesiąca, w którym reklama została usunięta.

(2) Opłacie nie podlegają reklamy własne przedsiębiorstw wywieszane, wyświetlane lub pokazywane na własnych zabudowaniach tudzież reklamy instytucyj, upoważnionych do ustawiania znaków drogowych, o ile reklamy te są wywieszane, wyświetlane lub pokazywane łącznie ze znakiem drogowym.

§ 26. Opłata roczna od reklam wynosi:

1) od reklam, podających adresy, stacyj materjałów pędnych, smarów, obsługi pojazdów mechanicznych, warsztatów naprawy pojazdów mechanicznych, składów części zamiennych pojazdów mechanicznych, pogotowi lekarskich, tudzież od reklam, podających informacje turystyczne instytucyj społecznych — zależnie od zajmowanych przez te reklamy powierzchni — od każdego metra kwadratowego:

przy powierzchni do 2 m^2 po 10 zł.

„ „ ponad 2 m^2 po 15 zł;

2) od innych reklam po 25 zł. za każdy metr^2; powierzchnie mniejsze od 1 metra^2 liczy się za 1 metr^2.

§ 27. (1) Opłaty od reklam uiszczają ich właściciele w terminie do dnia 30 kwietnia na rachunek czekowy Państwowego Funduszu Drogo-

wego w P.K.O. jednorazowo zgóry za cały rok budżetowy od 1 kwietnia do 31 marca, a w przypadkach, gdy obowiązek zapłaty powstał w ciągu roku, jednorazowo zgóry za pozostałe miesiące roku budżetowego, w ciągu trzydziestu dni po umieszczeniu reklamy. Na blankiecie nadawczym powinno być wskazane przeznaczenie wpłaconej sumy i okres czasu, za który opłatę uiszcza się.

(2) O ile opłata nie zostanie uiszczona w terminie lub została uiszczona niezgodnie z art. 16 ustawy albo niezgodnie z §§ 25 i 26 i ust. 1 paragrafu niniejszego, wymiar i pobór opłaty uskutecznia właściwy wydział powiatowy, który też obowiązany jest przy pomocy swoich organów drogowych wykonywać kontrolę poboru opłat. Ściągania opłat dokonywuje zarząd gminy.

§ 28. (1) Do postępowania władz wymiarowych w sprawie opłat, określonych w art. 6, 7, 8, 15 i 16 ustawy — z wyjątkiem opłaty od spirytusu etylowego (§ 16) — mają odpowiednie zastosowanie przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 341), przyczem w przypadkach gdy wymiar w myśl rozporządzenia niniejszego uskutecznia zarząd gminy m. st. Warszawy, odwołania rozstrzyga Komisarjat Rządu m. st. Warszawy. Komisarjat Rządu m. st. Warszawy sprawuje w tych przypadkach kontrolę wymiaru i poboru opłat.

(2) Do postępowania władz wymiarowych w sprawie opłat, określonych w art. 9 ustawy mają odpowiednie zastosowanie przepisy celne.

(3) Przez czas obowiązywania ustawy z dnia 10 marca 1932 r. o przejęciu egzekucji administracyjnej przez władze skarbowe oraz o postępowaniu egzekucyjnem władz skarbowych (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 328) ściąganie opłat oraz dodatku drogowego do państwowego podatku od olejów mineralnych przeprowadzają, zamiast organów wymienionych w §§ 6, 12 i 27, urzędy skarbowe, zgodnie z przepisami, dotyczącemi postępowania egzekucyjnego władz skarbowych. W postępowaniu tem organa, powołane do wymiaru i poboru opłat oraz dodatku drogowego, zastępują Państwowy Fundusz Drogowy jako wierzyciela, z tem, że koszty, jakie w postępowaniu egzekucyjnem ponosi wierzyciel, obciążają Państwowy Fundusz Drogowy.

(4) Ściągnięte opłaty powinny być wpłacane Państwowemu Funduszowi Drogowemu na konto czekowe P. K. O. do dni 15.

§ 29. Władze wymiarowe prowadzić będą dla każdego rodzaju opłat potrzebne księgi i używać odpowiednich druków.

§ 30. Za czynności, związane z wymiarem opłat, otrzymują władze samorządowe odszkodowanie w wysokości $5^0/_0$ od wymierzonych przez nie a wpłaconych Państwowemu Funduszowi Drogowemu opłat i kar (odsetek) za zwłokę. Należności z tego tytułu wypłaca się po upływie każdego roku budżetowego.

§ 31. (1) W przypadkach, zasługujących na uwzględnienie, wojewódzka władza administracji ogólnej może odraczać terminy płatności opłat, z wyjątkiem opłat, wymienionych w § 19 ust. 3, oraz rozkładać spłaty należności na raty jak również umarzać nieściągalne należności.

(2) Nieściągalne należności, wymierzone na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), podlegają w całości lub w części odpisaniu na podstawie decyzji Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 32. Za przyczynienie się do wykrycia przestępstw, polegających na uszczupleniu dochodów Państwowego Funduszu Drogowego, (art. 6, 7, 8, 9, 14, 15 i 16 ustawy) przyznawane będą premje.

§ 33. (1) Premje można przyznawać osobom, które współdziałały w ujęciu przestępcy lub przedmiotów przestępstwa albo dokonały takich czynności, które niewątpliwie doprowadziły do wykrycia przestępstwa, w szczególności doniosły władzy o przestępstwie, udzielając jej takich wskazówek, że wykrycie przestępstwa należy przypisać ich doniesieniu. Premje mogą być przyznawane również organom władz, uprawnionych do poboru i kontroli opłat.

(2) Od otrzymania premij wyłącza się osoby, które przestępcę do popełnienia przestępstwa namówiły, albo zapewniły mu pomoc lub bierne zachowanie się przy popełnieniu przestępstwa lub w inny sposób uczestniczyły w popełnieniu przestępstwa.

§ 34. Premje mogą być przyznawane niezależnie od skazania przestępcy, a nawet przed rozstrzygnięciem sprawy karnej, o ile istnieją dostateczne podstawy do oceny rozmiaru popełnionego przestępstwa lub zasługi osoby, zgłaszającej się po premje.

§ 35. (1) Przy oznaczaniu wysokości premji należy uwzględniać wysokość szkody (wpływy uszczuplone lub na uszczuplenie narażone), a obok tego także stopień gorliwości i energji, z jaką odnośna osoba przyczyniła się do wykrycia przestępstwa, zwłaszcza zaś poniesione trudy i narażenie się na niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia.

(2) Ogólna wysokość premji za wykrycie jednego przestępstwa, w przypadkach gdy zachodzi możliwość dokładnego lub przybliżonego ustalenia szkody, może wynosić do $75^0/_0$ tej szkody, w przypadkach zaś, w których oznaczenie szkody nie jest możliwe, do 5.000 zł.

§ 36. (1) Premje w wysokości do 1.000 zł, przyznaje wojewódzka władza administracji ogólnej, ponad tę wysokość — Minister Komunikacji.

(2) Premje wypłaca się z Państwowego Funduszu Drogowego.

§ 37. Przyznawanie premij za przyczynienie się do wykrycia przestępstw, polegających na uszczupleniu dochodów Państwowego Funduszu Drogowego, a rozstrzyganych na podstawie przepisów ustawy karnej skarbowej, odbywa się na zasadach i w trybie, określonym dla nagród za

przyczynienie się do wykrycia przestępstw, podlegających tejże ustawie, przyczem Państwowy Fundusz Drogowy uczestniczy w wydatkach na ten cel według stosunku wysokości pobranych opłat lub dodatku drogowego do należności skarbowych.

§ 38. Przedsiębiorstwa autobusowe mogą niesprzedane bilety autobusowe, odstępowane im za cenę opłaty, przypadającej Państwowemu Funduszowi Drogowemu na podstawie art. 18 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) zwracać urzędom wojewódzkim w ciągu miesiąca po ogłoszeniu rozporządzenia niniejszego. Zwracającym niesprzedane bilety autobusowe zarachowywać będzie urząd wojewódzki opłaty, pobrane w cenie biletów, na poczet opłat, określonych w art. 6 i 7 ustawy.

§ 39. (1) Płatnikom, którzy nie zalegają w dniu 1 kwietnia 1933 r. z opłatami od pojazdów mechanicznych, wymierzonemi na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), może być przyznana w okresie budżetowym 1933/34 przez wojewódzką władzę administracji ogólnej ulga w opłatach od pojazdów mechanicznych, określonych w art. 6 i 7 ustawy — w wysokości do 50%; ograniczenia, określone w § 6 ust. 5, stosuje się odpowiednio do tej ulgi.

(2) Płatnikom, którzy nie zalegają w dniu 1 kwietnia 1933 r. z opłatami od pojazdów konnych, wymierzonemi na podstawie ustawy, wymienionej w ust. 1, może być przyznana w okresie budżetowym 1933/34, przez władzę wymiarową ulga w opłatach, określonych w art. 8 ustawy — w wysokości do 50%.

§ 40. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Skarbu z dnia 3 października 1931 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczt i Telegrafów w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 716).

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Minister Skarbu: *Wł. Zawadzki*

Minister Spraw Wewnętrzn.: *Bronisław Pieracki.*

OD REDAKCJI:

Nawiązując do artykułów pp. inż. Petera i dr. inż. Szczeniowskiego umieszczonych w Nr. 1 i 2 „Autobusu" komunikujemy, iż oryginał artykułu p. dr. Szczeniowskiego redakcja nasza otrzymała w dn. 10 kwietnia r. b.

Druk. T-wa Polskiej Macierzy Szkolnej. Warszawa, Elektoralna 18.



AUTOBUSY

CITROËN

zdobyły sobie powszechne uznanie dzięki swym wypróbowanym zaletom.

! NOWY MODEL 1933 !

POSIADA SILNIK WZMOCNIONY 6 CYL. (75×100) 56 K. M.

4- obiegową skrzynkę biegów
Hamulce servomechaniczne
i niezależny hamulec ręczny
Amortyzatory hydrauliczne

Podwójne koła z tyłu.
Piękne i bogate wyposażenie.
Rozstaw osi 4250 mm.
Szerokość toru 1600 mm.

Cena podwozia 14.900 złotych.

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW

CITROËN

Warszawa, Czerniakowska Nr. 199, telefon 8-04-07.

Drukarnia Tow. Polskiej Macierzy Szkolnej, Warszawa Elektoralna 18.